Breslauer  Zeitung.

Vierteljähriger Abonnementspr. in Breslau 5 Mark, Wochen-Abonnem. 50 Pf., außerhalb pro Quartal incl. Porto 6 Mark 50 Pf. — Insertionsgebühr für den Raum einer sechstheiligen Petit-Zeile 20 Pf., Reclame 50 Pf.

Expedition: Herrenstraße Nr. 20. Außerdem übernehmen alle Post-Anstalten Bestellungen auf die Zeitung, welche Sonntag und Montag einmal, an den übrigen Tagen zweimal erscheint.

Nr. 84. Mittag-Ausgabe. Zweiundsechszigster Jahrgang. — Eduard Trewendt Zeitungs-Verlag. Sonnabend, den 19. Februar 1881.

Der Sieg des Centrums bei der Präsidiums-Wahl.

Unser Berliner =-Correspondent schreibt:

In der Centrumsfraction des Reichstages herrscht wegen des Sieges bei der Präsidentenwahl, an den man dort selbst nicht mehr geglaubt zu haben schien, wie sich denken läßt, eine ungemein frohe Stimmung. Das Centrum sieht sich bereits für die tonangebende Macht an. Indessen kann, wie sich nachträglich herausstellt, das Centrum für diesen Sieg bei den Nationalliberalen sich bedanken. Nicht mehr und nicht weniger als 25 Mitglieder dieser Fraction waren dem Wahlact fern geblieben, während es die Nationalliberalen andererseits verschmäht hatten, auch nur einen Schritt zu thun, um Fortschritt und Secessionisten zu bewegen, mit ihnen zu stimmen. Wären die fehlenden und auch nur ein Theil der übrigen Linken für den Abg. Stephan als ersten Vicepräsidenten eingetreten, so war die Wahl desselben gesichert und der jetzige Triumph des Centrums vereitelt, einen Ministerialbeamten an die Spitze des deutschen Reichstages zu stellen, dessen abhängige Stellung so wenig für das Amt eines Reichstagspräsidenten paßt, selbst wenn man von der Möglichkeit absehen will, daß er in die Lage kommen könnte, den Abg. v. Puttkamer (Liegnitz), den preußischen Cultusminister und seinen Vorgesetzten, zur Ordnung zu rufen. Uebrigens hört man, daß nicht nur der Abg. von Helldorff-Bedra, sondern auch die Abgg. v. Seydewitz und v. Lewitzow den Antrag ihrer conservativen Parteigenossen, das Präsidium anzunehmen, abgelehnt haben.

Deutschland.

O. C. Landtags-Verhandlungen.

64. Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 18. Februar.

11 Uhr. Am Ministertische: mehrere Regierungscommissarien.

Präsident v. Köller theilt den Tod des Abg. Oetker mit; die Versammlung ehrt das Andenken desselben in üblicher Weise durch Erheben von den Sitzen.

Der Minister Maybach hat an das Haus ein Schreiben gerichtet, in welchem er sein lebhaftes Bedauern ausspricht, daß die für die Berathung der Denkschrift über die Regulirnng der Spree, Havel, Memel, des Pregel 2c. delegirten Regierungscommissarien nicht rechtzeitig im Hause anwesend gewesen sind und diese Versäumniß zu entschuldigen bittet.

In dritter Lesung werden ohne Debatte die Gesetzentwürfe, betreffend die Deckung von Ausgaben der Rechnungsjahre 1878/79 und 1879/80, sowie die Ergänzung des Gesetzes über die Unterbringung verwahrloster Kinder angenommen.

Abg. v. Tiedemann referirt über den Bericht, betreffend die Bauausführnngen der Eisenbahnverwaltung vom 1. October 1879 bis dahin 1880.

Bei vielen an den alten Staatseisenbahnen ausgeführten Bauten sind die faktischen Kosten hinter den Voranschlägen zurückgeblieben, weil die Materialienpreise nach Aufstellung der Voranschläge gesunken sind und weil bei einzelnen Bahnen besonders Posen-Belgard, ein Ausbau nicht in dem projectirten Umfange stattgehabt hat. Bezüglich der an den verstaatlichten Bahnen vorgenommenen Bauten lag der Commission ein genaues, zahlenmäßiges Material nicht vor, ein Uebelstand, dem die Regierung im nächsten Baubericht abhelfen zu wollen erklärt hat. Weiter hat sie sich damit einverstanden erklärt, daß es vor Inangriffnahme noch nicht begonnener Bauausführungen, welche mit den den früheren Privatverwaltungen zur Disposition gestellten Mitteln voraussichtlich nicht zum Abschlusse gebracht werden könnten oder welche in Folge der Verstaatlichung eine wesentliche Aenderung erfahren müßten, der Zustimmung des Landtags zur Verwendung der zur Disposition stehenden Geldmittel bedürfe. — Der Bericht wird durch Kenntnißnahme für erledigt erklärt.

Ueber die Ergebnisse des Betriebes der Staats-Eisenbahnen im Etatsjahre 1879/80 referirt Abg. Rickert. Die Regierung hat auf eine in der Commission gegebene Anregung hin erklärt, es handle sich bei der Tarifreform weder um eine Aenderung des Tarifsystems, noch um eine wesentliche Verschiebung der Tarifsätze, sondern lediglich um eine übersichtlichere und gleichmäßigere Ordnung der Tariftabellen für den Bereich der Staatsbahn-Verwaltung und zu dem Ende um die Beseitigung der weder ein wirthschaftliches, noch finanzielles Interesse darbietenden Verschiedenheiten in den Frachtsätzen; nachtheilige Einwirkungen auf die wirthschaftliche Lage einzelner Landestheile würden bei diesen Aenderungen, die übrigens bei ihrer Geringfügigkeit die Verkehrs-Einnahmen der Staatsbahn-Verwaltung nicht erheblich beeinflussen dürften, vermieden werden; ob über diese Angelegenheit noch in der gegenwärtigen Session eine Denkschrift vorgelegt werden könne, lasse sich noch nicht absehen. Die Regierung stellte sodann in Abrede, daß bei den Kosten für Unterhaltung und Erneuerung von Bahnanlagen, bei denen thatsächlich eine Ersparniß stattgefunden hat, eine solche, entgegen den Interessen für die Sicherheit des Betriebes, beabsichtigt sei; sie habe allerdings die Anweisung ertheilt, Bauten, die nur nützlich seien, möglichst in den Hintergrund zu stellen, nothwendige dagegen unbedingt ausführen zu lassen; von einem Mißverständnisse der betreffenden Ministerialrescripte, die der Commission vorlagen, seitens der ausführenden Unterbehörden in dem Sinne einer zu weit gehenden Sparsamkeit sei der Regierung nichts bekannt geworden. Die Erläuterungen zu dem Etat der Eisenbahnverwaltung hat die Regierung versprochen, künftig im Anschluß an die Positionen des Normalprüfungsformulars zu specialisiren und eben so die Mittheilungen der Betriebspreise anzuschließen, wobei die Commission sich vorbehielt, für die späteren Etats etwaige Specialisirungsanträge bei den einzelnen Titeln anzubringen.

Den Klagen wegen Ueberfüllung einzelner Coupés ohne Rücksicht darauf, daß in den Zügen noch völlig leere Coupés vorhanden seien, hat der Herr Minister durch eine allgemeine Verfügung vom 21. December 1880 an die Eisenbahndirectionen abgeholfen. Referent verliest dieselbe; es heißt darin u. A.: „Wiederholte Beschwerden über Belästigungen des reisenden Publikums durch ungebührliche Ueberfüllung der Eisenbahncoupés rechtfertigen die Annahme, daß bei der Placirung der Reisenden durch die Schaffner vielfach mit der gebührenden Rücksicht noch nicht verfahren wird.... Es ist Anordnung zu treffen, daß schon auf der Abgangsstation stets sämmtliche Coupés, über welche nicht für besondere Zwecke schon anderweit verfügt ist, sofort geöffnet werden. Im Uebrigen ist bei der Zuweisung von Plätzen, unbeschadet nothwendiger Einrichtungen im Interesse der Ordnung, Sicherheit und Oekonomie des Betriebes, den Wünschen und der Bequemlichkeit des reisenden Publikums in entgegenkommendster Weise Rechnung zu tragen, vor Allem auch die für die warme Jahreszeit angeordnete mäßige Besetzung der Coupés (I. Klasse 4 Personen, II. Klasse 6, III. Klasse 8) in Zukunft allgemein und ohne Beschränkung festzustellen." Den aus dem Mangel an Rauchcoupés entspringenden Uebelständen will der Minister, soweit möglich, gleichfalls abhelfen. Gegenüber dem Wunsche auf Ausgabe von Rundreisebillets auch für die östlichen Landestheile wurde constatirt, daß solche für die Hauptstationen der Ostbahn schon eingeführt seien mit der Beschränkung, daß dieselben nur bis Berlin Giltigkeit hätten, wo alsdann der Hauptcoupon gelöst werden müsse.

Abg. Richter (Hagen): Ich muß, indem ich der Nordbahn Erwähnung thue, Veranlassung nehmen, auf die gestrigen Bemerkungen des Fürsten Putbus im Herrenhause zu erwidern. Bekanntlich habe ich bei der Debatte über die Judenfrage von den Gründungen und Ausschreitungen des Gründer- und Schwindlerwesens gesprochen und denjenigen, die dabei an der Spitze standen. Durch einen Zwischenruf provocirt, sah ich mich veranlaßt, Namen zu nennen, darunter auch den des Fürsten Putbus. Dieser erklärte nun gestern im Herrenhause, daß er dafür von mir Genugthuung gefordert und ich diese Genugthuung unter Bezugnahme auf meine Unverantwortlichkeit als Abgeordneter abgelehnt habe. Diese Darstellung des Sachverhalts ist nicht ganz genau. Als Fürst Putbus vier Wochen nach jener Rede, am 17. December v. J., an mich schrieb, ging er dabei von der Voraussetzung aus, daß ich sichtlich mit der Absichtlichkeit der öffentlichen Beleidigung seinen Namen in die Debatte gezogen habe. Darauf erwiderte ich ihm, daß diese Voraussetzung irrthümlich sei. Schon der Hergang beweist das. Ich wurde nur durch den unmittelbaren Vorredner veranlaßt, von den Gründungen zu sprechen, und nur durch den Zwischenruf provocirt, Namen zu nennen. Was die Gründungen an sich betrifft, so habe ich schon damals mich zur Charakteristik einzig und allein auf das in den Acten des Hauses befindliche amtliche Material der königlichen Untersuchungs-Commission bezogen. Es blieb dabei die Frage übrig, ob ich in Würdigung dieses actenmäßigen Materials einen zu scharfen Ausdruck gebraucht hätte. Ich habe früher wiederholt, wenn ich mich überzeugt hätte, daß ich in der Hitze der Debatte einen zu scharfen Ausdruck gebraucht, denselben nachher an dieser Stelle gemildert, beziehungsweise berichtigt. Um zu prüfen, ob ich dazu auch in diesem Falle im Stande sei, habe ich mir das actenmäßige Material (Verhandlungen 1874, Band I., Seite 71—77) nochmals genau durchgesehen, und bin hiernach zur Ueberzeugung gekommen, daß ich nicht im Stande sei, den gebrauchten Ausdruck über jene Vorgänge in diesem Falle zu mildern. Hiernach blieb mir nun übrig, meine Erwiderung an den Fürsten Putbus vom 18. December v. J., wie folgt, zu schließen: „Ob für jene derartige, schon vor einer Anzahl von Jahren öffentlich constatirten Vorgänge die Ausdrücke Gründertreiben oder Ausschreitungen des Gründer- und Schwindelwesens sachlich zutreffen, unterliegt dem öffentlichen Urtheil, in keinem Falle ist jetzt wie früher Veranlassung vorhanden, die im öffentlichen Interesse stattfindende parlamentarische Kritik jener Vorgänge zum Gegenstande privater Auseinandersetzungen zu machen." Ich überlasse diesen Vorgang der Beurtheilung meiner Collegen und stelle eventuell die Einsichtnahme der zwischen dem Fürsten Putbus und mir gewechselten Briefe anheim.

Abg. Schmidt (Stettin): Auf den Staats- und den verstaatlichten Eisenbahnen fehlt eine einheitliche Taxe für die Personenbeförderung. Auf der alten Staatsbahn, der Ostbahn, werden für Person und Kilometer in den 4 Wagenklassen 8, 6, 4, 2 Pfennige erhoben, dagegen mehr auf der Berlin-Stettiner und Potsdam-Magdeburger. In den Schnell-, Courier- und Expreßzügen der alten Staatsbahnen sind die Sätze für die drei Klassen niedriger als auf der Berlin-Stettiner. Die wünschenswerthe Beseitigung der noch bestehenden Ungleichheit der Personentarife läßt sich auf den Staatsbahnen am leichtesten erreichen. Die größte Ungleichheit findet sich bei den Retourbillets. Zwischen Berlin und Dresden gelten solche in der Concurrenz mit der Berlin-Anhalter 8 Tage, sonst durchschnittlich nur 2 Tage, am Sonnabend und für näher angegebene Festtage gelöst 3 Tage. Für die Courierzüge 3 und 4 zwischen Berlin und Eydtkuhnen sind Retourbillets nur gegen Zulösung von Billets vierter Klasse giltig. Retourbillets gelten nicht für die Berlin-Kölner Expreßzüge. Für den Sommerverkehr werden auf mehreren Bahnen Retourbillets mit längerer Giltigkeit ausgegeben. Für weite Entfernungen, wie zwischen Berlin-Eydtkuhnen müßte die Giltigkeitsdauer der Retourbillets länger als 2 resp. 3 Tage dauern. Die Staatsregierung hat die Verpflichtung eine Einheit auch der Personentarife anzustreben. Wie im Weltpostverein auf einem allerdings anders gestalteten Verkehrsgebiete eine einheitliche Portotaxe erreicht worden ist, so müßte auch auf dem Eisenbahngebiete annähernd ein einheitlicher Tarif angestrebt werden. (Beifall.)

Ministerialdirector Schneider: Eine Reform des Personentarifs wird von der Regierung angestrebt, ist jedoch augenblicklich mit Rücksicht auf die finanziellen Schwierigkeiten nicht durchzuführen.

Abg. Dr. Meyer (Breslau): Den Wunsch des Abg. Schmidt, die Personentarife überall zu nivelliren, theile ich nicht, halte es vielmehr für die Aufgabe der Verwaltung, gerade auf diesem Gebiete möglichst zu individualisiren. Unbegründete Disparitäten mögen verschwinden, aber da, wo die Sachlage es erfordert, soll man Disparitäten schaffen. So giebt es beispielsweise in der Nähe von Berlin einen der sehenswerthesten Punkte, das Kloster Chorin, das trotzdem sehr wenig besucht wird, weil die Fahrt dorthin zu theuer ist; ich würde es für wünschenswerth halten, hier durch eine Disparität des Tarifs das Fahrgeld herabzusetzen. Schon früher habe ich der Regierung eine bessere Ausbildung der Commercialstatistik unserer Eisenbahnen ans Herz gelegt, welche erheblich hinter derjenigen Oesterreichs zurückgeblieben war. Inzwischen hat Oesterreich seine Statistik noch weiter ausgebildet, während in Deutschland eine Waaren-Statistik des Reiches geschaffen worden ist, die jedoch den Zwecken des Handels viel weniger entspricht, als eine Statistik der Waarenbewegung auf den Eisenbahnen. Unsere Eisenbahnstatistik giebt über den Bau, die Ausdehnung, den Betrieb, den Transport der Eisenbahnen ganz vortreffliches Material, sie unterscheidet aber nicht die Qualität der beförderten Gegenstände. Für den Handel ist es aber sehr wichtig zu wissen, ob der Verkehr eines Artikels auf gewissen Strecken steigt oder fällt. Die Waarenstatistik, welche nur den Grenzverkehr im Auge hat, entspricht diesem Bedürfniß nicht.

Anzuerkennen ist, daß die Oberschlesische Eisenbahn eine Commerzialstatistik, wie ich sie im Auge habe, schon seit längerer Zeit aus eigenen Mitteln herstellt; eine solche Arbeit hat aber für die Praxis nur dann einen erheblichen Werth, wenn sie sich über weitere Gebiete erstreckt. Endlich möchte ich die Aufmerksamkeit der Regierung auf den Uebelstand lenken, daß viele wichtige Plätze noch nicht diejenige leichte Communication mit andern Handelscentren haben, die ihrer Bedeutung entspricht. Ich denke dabei zunächst an die Stadt Crefeld, der jede directe, ununterbrochene Verbindung mit Berlin fehlt. Der Anschluß der Züge wird sehr oft verfehlt, und der Reisende ist gezwungen, stundenlang unterwegs liegen zu bleiben. Mir selbst ist es passirt, daß ich einen solchen unfreiwilligen Aufenthalt in Neuß nehmen mußte, und wenn auch Neuß eine ganz angenehme Stadt ist, so verliert sie doch ihre Reize, wenn man Abends um 11 Uhr dort eintrifft und gezwungen ist, mehrere Stunden auf dem Bahnhofe zuzubringen. (Heiterkeit.) Als ich am folgenden Tage in Crefeld eintraf und meinen Freunden erzählte, wie es mir gegangen, bedauerte man mich, freute sich aber doch gleichzeitig, indem man erwartete, daß ich den Uebelstand hier zur Sprache bringen und Abhilfe schaffen würde. Ich würde mich freuen, wenn der letzte Theil dieser Prophezeiung ebenso sicher in Erfüllung ginge, wie der erste Theil soeben eingetroffen ist. (Heiterkeit.)

Geh. Rath Fleck: Die Herstellung einer umfassenden und eingehenden Waarenstatistik im Eisenbahnverkehr auf den deutschen Eisenbahnen liegt auch der Regierung am Herzen. Es ist früher die Absicht gewesen, diese Statistik im sogenannten Verein der deutschen Eisenbahnverwaltungen, also im Verein mit den Bahnen in Oesterreich-Ungarn und in den Nachbarländern ins Leben zu rufen. Die Versuche dauerten fast ein Decennium, ohne daß sie zum erwarteten Ziele führten. Nachdem nun der größte Theil der norddeutschen Bahnen in die Hände des Staates übergegangen und so ein einheitliches Verkehrsgebiet geschaffen ist, hat die Staatsbahnverwaltung den Plan wiederum in die Hand genommen, wenigstens für dieses Gebiet eine einheitliche Waarenstatistik in die Wege zu leiten. Die Arbeiten dazu sind im Gange. Hinsichtlich der Personenverbindung zwischen Krefeld und Berlin hat neuerdings der Herr Minister Veranlassung genommen, bei der Rheinischen Eisenbahn-Direction anzuregen, Anschlußzüge von Krefeld nach Duisburg zum Anschluß nach und von den Berliner Courierzügen herzustellen, um so auf die bequemste Weise die Verbindung mit Berlin zu ermöglichen.

Abg. Büchtemann: Sollte die Regierung dem Wunsche des Abg. Meyer nach einer umfassenden Commerzialstatistik der Eisenbahnen nachkommen, so möchte ich doch anheimgeben, die Zahl der Artikel möglichst zu beschränken, weil die Arbeit sonst einen unverhältnißmäßigen Umfang gewinnen würde. In dem uns vorliegenden Berichte ist erwähnt, daß durch die Zusammenlegung der Bezirke eine wesentliche Vereinfachung des Tarifwesens herbeigeführt werde und daß eine solche namentlich mit dem Beginn des neuen Jahres im Eisenbahndirectionsbezirk Frankfurt zu erwarten sei. Aus der Erwähnung dieses Termins entnehme ich, daß die Regierung in nächster Zeit einen Abschluß der projectirten Tarifreform in Aussicht genommen hat und ich wiederhole deshalb meine schon früher gestellte Frage, wann die Einführung dieser Reform beabsichtigt wird. Trotz der Erweiterung des Bahnnetzes sind die Ausgaben auffallender Weise geringer geworden. Ich nehme nicht an, daß man unbedingt nothwendige Aufgaben, die durch die Sicherheit des Betriebes bedingt sind, zurückgestellt hat, ich möchte aber auch davor warnen, nützliche Ausgaben hinauszuschieben, weil ich fürchte, daß dieselben uns später zu ungünstigerer Zeit zur Last fallen. Sehr erheblich hat sich der Preis der Schienen gesteigert. Schon im letzten Etat war die Tonne mit 160 Mark in Rechnung gestellt, der Etat des nächsten Jahres berechnet den Preis sogar mit 187 Mark pro Tonne. Englische Schienen kosten loco Werk nur 120 bis 130 Mark und würden einschließlich des Transports sich bei uns auf etwa 140 bis 150 Mark stellen. Ich kann nur annehmen, daß die erhebliche Differenz durch die Zollbelastung herbeigeführt ist.

Bei dem bedeutenden Verbrauch an Schienen in unserer Staatsbahn-Verwaltung, der sich auf 45,000 bis 50,000 Tonnen stellt, beziffert sich die Mehrausgabe, welche dem Fiscus hieraus erwächst, auf mehr als eine Million Mark. Es ist interessant, daß der Staat eine so bedeutende Summe zahlt, um die Eisenfabrikation rentabler zu machen. Angesichts dieser Thatsache wird man sich der Erwägung nicht entziehen können, ob der Staat nicht selbst die Herstellung der Schienen in die Hand nehmen soll. Wenn ich einer Zeitungsnotiz der letzten Tage folgen darf, so ist bereits ein neuer Train, der für die Verbindungsbahn dienen soll, in den Werkstätten der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn gebaut, und es würde diese Thatsache darauf hinweisen, daß mehr oder weniger die Fabrikation aller derjenigen Artikel, die mit den Eisenbahnen unmittelbar zu thun haben, in die Hand des Staates kommt. Ich halte es für wünschenswerth, daß dies so spät als möglich geschehe, aber dieser letzte Schritt wird auf die Dauer kaum zu umgehen sein. Der Ueberschuß der Staatsbahnen soll nach dem vorliegenden Bericht 4,30 pCt. des Anlagecapitals betragen. Zieht man jedoch hiervon die Pensionen ab, die augenblicklich auf andere Fonds berechnet werden, außerdem jenen Theil des Extraordinariums, der in Wirklichkeit nicht eine Vermehrung der productiven Anlagen, sondern nur eine nothwendige Ergänzung herbeiführt, so sinkt der Ueberschuß für 1879/80 auf weniger als 4 pCt., d. h. er deckt die Verzinsung und die nothwendige Amortisation des Anlagecapitals nicht mehr, und ich glaube, daß dieses Jahr deshalb ein sehr wenig erfreuliches Bild der finanziellen Wirkung des Staatseisenbahnwesens giebt.

Ministerial-Director Schneider: Die Angaben, daß ein Wagenpark für die Verbindungsbahn in den Werkstätten der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn gebaut worden sei, ist unrichtig.

Abg. Reichensperger (Köln) giebt an dieser Stelle einer Besorgniß Ausdruck, welche in Köln auf einer großen Anzahl von Bewohnern dieser Stadt lastet. Es handelt sich um die Möglichkeit, daß der jetzt bestehende Centralbahnhof aus Anlaß der Erweiterung dieser Stadt außerhalb der Stadt verlegt würde und einen Theil der großen monumentalen Combinationen abgeben könnte, mit welchen man in der Stadt Köln seitens der Staatsregierung, namentlich auch auf Seiten gewisser Eisenbahnverwaltungen in diesem Augenblick beschäftigt ist. Eine Petition an den Minister der öffentlichen Arbeiten, die bereits in Kölner Blättern publicirt ist, enthält die eingehende Begründung, die von selbst in die Augen springt. Seit Jahren befindet sich Köln durch die Stadterweiterung in einer „hangenden, bangenden" Lage. Seitens des Kriegsministeriums scheinen Ansprüche erhoben zu werden, die mit den Interessen der durch die Festungswerke ohnehin schon heimgesuchten großen Handelsstadt Köln nicht vereinbar sind, ein Thema, das eigentlich in den Reichstag gehört. Aber jene Petition von 2000 Hausbesitzern fällt, so abgehärtet auch die Regierung und dieses Haus gegen Massenpetitionen sein mögen, doch jedenfalls schwer ins Gewicht. Durch die Verlegung des Bahnhofes, der seit mehr als einer Generation in Köln besteht, außerhalb der Stadt würden die materiellen Interessen der Petenten in verschiedenem Grade geschädigt werden. Wenn von erworbenen Rechten auf diesem Gebiete gesprochen werden darf, so kann man es sicherlich als ein solches Recht bezeichnen, daß der Centralbahnhof innerhalb der Stadt bleibt. Eine Erweiterung desselben für den Personenverkehr wird vielleicht nöthig werden, ist aber nichts weniger, als eine Unmöglichkeit, und wenn auch kostspielig, doch nicht entfernt so theuer, wie ein ganz neuer Bahnhof. Der Redner kann sich kaum denken, daß die Regierung, insbesondere der Minister Maybach, ernstlich mit Gedanken umgeht, welche jene Besorgniß motiviren; er beabsichtigt auch keinen förmlichen Antrag, sondern bittet nur, durch eine Aeußerung schon jetzt Besorgnisse zu zerstreuen, welche sonst möglicherweise in Köln noch während längerer Zeit eine überaus schädliche Unsicherheit zur Folge haben würde. In Koblenz waltet dieselbe Besorgniß ob. Hoffentlich ist sie dort eben so unbegründet, wie diejenige, welche dermalen in Köln mehr und mehr um sich greift.

Geh. Rath Fleck: Die Verhandlungen über die Bahnhofsprojecte in Köln und Koblenz sind zur Zeit noch nicht zum Abschluß gekommen. Ich kann daher keine bestimmte Erklärung darüber abgeben, ob eine Aenderung der Lage der Bahnhöfe eintreten wird. Doch sind aus Köln auch Petitionen an die Regierung gelangt, welche das Entgegengesetzte von dem wünschen, was der Vorredner befürwortete. Die Vorarbeiten für die Projecte sind übrigens soweit gediehen, daß voraussichtlich bald eine positive Erklärung darüber abgegeben werden kann.

Der Bericht ist damit erledigt.

Es folgt die Berathung der von der Regierung dem Hause überwiesenen Denkschrift, betreffend die bisherigen Erfolge der im Laufe des Jahres 1880 eingetretenen Erweiterung und Consolidation des Staatseisenbahnbesitzes.

Referent Dr. Hammacher: Die Commission hat sich überzeugt, daß das finanzielle Ergebniß der Verstaatlichung die von der Regierung beim Erwerb der Bahnen vorgelegten Berechnungen bei Weitem übertrifft. In Folge theilweisen Wegfalls und rationeller Beschränkung der Bauprojecte werden beinahe 7 Millionen an Bahnhofsbauten und 77 Millionen für unnöthige Concurrenzbahnen erspart. Der durch den Wegfall dieser Bahnen den localen Interessen zugefügte Schaden wird von dem wirthschaftlichen Vortheil der Ersparniß für den gesammten Staat weit überwogen. Es handelt sich dabei namentlich im Westen um bloße Anschlußbahnen an industrielle Etablissements, welche die Privatbahnen nur aus Concurrenzrücksichten bauen mußten. Die Regierung übernimmt aber auch zugleich die Verpflichtung, den Interessenten den durch den Fortfall dieser Bahnen entzogenen Vortheil auf andere Weise zu verschaffen. Die Verwaltung ist durch die Centralisation vereinfacht und kostspielige Abrechnungen, die früher zwischen den einzelnen Bahnen stattfanden, fortgefallen. Im Personenverkehr wird namentlich bei den Retourbillets die Verbesserung getroffen, daß die Rückfahrt auch auf einer anderen Linie erfolgen kann. In den auf den beiden Ufern des Rheins oberhalb Kölns entlang führenden Routen wird den Bedürfnissen beider Ufer nunmehr in gleichmäßiger Weise Rechnung getragen. Der Verkehr zwischen Köln und Berlin ist besser geregelt, namentlich wieder ein Courierzug von Paris her eingestellt. Durch das Wagenvertheilungsamt ist den vielfachen Klagen über unzweckmäßige Wagenvertheilung abgeholfen worden. Wenn wir nun nach allen Richtungen hin bereits solche Vortheile zu verzeichnen haben, so bestärkt dies unsere Ueberzeugung, daß wir mit der Verstaatlichung einen richtigen Schritt gethan haben. Freilich werden bis zur Erreichung des gesteckten Zieles noch viele Hindernisse zu überwinden sein und nur den über alles Lob erhabenen umfassenden Anstrengungen der Eisenbahnverwaltung verdanken wir es, daß wir schon jetzt so günstige Resultate sehen.

Abg. Büchtemann: Die in der Denkschrift aufgeführten Ersparnisse an Bauten sind keineswegs bedeutend. Gegenüber einem Anlagecapital von 3400 Millionen fallen die 6 Millionen Ersparnisse an Bahnhofsbauten doch nicht ins Gewicht. Von den 77 Millionen Ersparnissen an Eisenbahnstrecken fallen etwa 30 Millionen für die Bahn Obladen-Solingen-Elberfeld und die Dünnthalbahn weg, da diese Bauten zwar durch die Concurrenz hervorgerufen, aber keineswegs unnütz sind. Sie schließen Gegenden auf, die bisher keine Bahn haben und einer solchen dringend bedürfen. Die Concurrenzbahnen am Rhein haben bisher eine gute Dividende gegeben und die Bahnen, welche jetzt wegfallen sollen, hätten diese Dividende voraussichtlich nicht geschmälert. Warum sollen diese jetzt als Verschwen-

dungsbahnen angesehen werden, da früher ihr Bau, als im öffentlichen Interesse, liegend von der Regierung anerkannt ist? Im Osten, wo wir schon lange das Staatsbahnsystem haben, sind die Vortheile der Zusammenlegung bisher nicht eingetreten; die größte Entwickelung unseres Eisenbahnwesens hat vielmehr im Westen, in der Richtung von der belgischen Grenze nach Berlin, stattgefunden. Auch bei dem Staatsbahnsystem werden unnütze Bahnen nicht gänzlich vermieden. Ist doch jetzt wieder lebhaft die Rede von einer Bahn von der Hohnstorfer Brücke nach Altona, welche gar kein öffentliches Interesse hat.

Wenn der Staat alle unnützen Capitalsausgaben verhindern müßte, dann müßte er auch die großen Fabrikanlagen aller Art unter seinen Schutz nehmen. Das wäre der Anfang eines Staatssocialismus, den die Regierung freilich jetzt nicht mehr für so gefährlich hält, wie früher. In Folge der Verringerung der Privatindustrie im Eisenbahnwesen wird das inländische Capital ins Ausland gedrängt, es baut russische und amerikanische Bahnen und deckt deren Deficit. Interessant ist es, daß diese Verringerung der Privatindustrie schließlich auch bei Räthen, die der Krone sehr nahe stehen, Bedenken hervorgerufen hat. In der „Nationalzeitung" wird eine Rede des landwirthschaftlichen Ministers im Landwirthschaftsrath mitgetheilt, in welcher dieser aufgefordert wird, in weiten Kreisen zu verbreiten, daß der Staat nicht den größeren Ansprüchen, welche die Landwirthe an ihn stellen, gerecht werden könne. Ich wünsche, daß die Ansicht dieses Ministers durch den collegialischen Zusammenhang auch auf den Eisenbahnminister übertragen werde. Das Privatcapital ist in ausreichendem Maße vorhanden und sucht Beschäftigung. Aber es kann sich den Eisenbahnbauten nicht in höherem Maße zuwenden, so lange der Staat nicht einmal den Bau von Secundärbahnen durch das Privatcapital unterstützt. Der durch die Auswanderung des Privatcapitals entstehende Nachtheil wird durch die in der Denkschrift nachgewiesenen geringen Ersparnisse nicht aufgehoben.

Abg. v. **Eynern** glaubt ebenfalls, daß die Projecte der Rheinischen Bahngesellschaft nur dann als erspart zu betrachten seien, wenn an deren Stelle andere Eisenbahnprojecte zur Ausführung kommen, namentlich das Project Opladen-Solingen-Somborn, bezüglich dessen die Verhandlungen mit der Bergisch-Märkischen Bahn ein befriedigendes Resultat um so eher als erwünscht erscheinen lassen, als sonst die Regierung selber zur Ausführung der Linie genöthigt sein wird. In ähnlicher Weise liegt es mit der Dünnthalbahn. Ich zweifle indessen, ob nach Ausbau jener Linie für diese noch ein Bedürfniß vorliegen wird; ich gebe zur Erwägung, ob die betreffende Summe nicht besser für Secundärbahnen zu verwenden ist.

Abg. **Bachem**: Bevor der Abg. Büchtemann das Staatsbahnsystem für schädlich erklärt, möge er doch einige Jahre die Wirkungen desselben abwarten. Wir hoffen, daß unter der Verwaltung des jetzigen Ministers, entsprechend seinem Verhalten gegen das „Neunkircher Tageblatt", die Verkümmerung der Wahlfreiheit der Unterbeamten durch die Bahnverwaltungen beseitigt wird. Die Berufsfreudigkeit der Unterbeamten an den westlichen Eisenbahnen wird durch die Unsicherheit über ihre Zukunft sehr beeinträchtigt. Es ist dringend zu wünschen, daß die Regierung den gesammten Beamtenstand, wie er ist, übernimmt und die Beamten nicht erst einer fünfjährigen Probezeit unterwirft, bevor sie dieselben anstellt. Ich hoffe, daß die Regierung wenigstens die nach dem Etat am 1. April zu besetzenden Stellen wirklich besetzt und zwar mit früheren Beamten der Privatbahnen nach ihrer Anciennetät, nicht mit Staatsbeamten aus anderen Landestheilen. Auch sollte den Beamten der Privatbahnen die bei letzteren durchgemachte Dienstzeit für die Anciennetät im Staatsdienst angerechnet werden. Die von der Regierung beobachtete Vertheilung der Beamten nach der Kilometerzahl der Bahnstrecken bewirkt eine ungerechte Belastung der Beamten an den verkehrsreicheren Bahnen des Westens. Ich bitte ferner um eine gleichmäßige Behandlung der Beamten der verschiedenen Bahnen in Bezug auf die Zahlung ihres Gehaltes in Krankheitsfällen und die Gewährung unentgeltlicher ärztlicher Behandlung. Der Minister hat sich großen Dank dadurch erworben, daß er allen Beamten die Weihnachtsgratification gewährt und die Bestimmungen über Entladung und Beladung an den nicht gesetzlichen katholischen Feiertagen aufgehoben hat. Ich wünsche, daß die Verwaltung mit größerer Strenge die Bestimmungen über die Sonntagsruhe handhabt. Die Sicherheit des Verkehrs wird durch dieselben nicht gefährdet.

Reg.-Commissar **Brefeld**: Die Regelung der Beamtenverhältnisse ist noch zu sehr im Fluß, um darüber bestimmte Mittheilungen zu machen. Die Regierung hat bereits beschlossen, sämmtlichen Beamten der Privatbahnen die erhöhten Competenzen nicht nur bis zum 1. April 1884, sondern dauernd zu gewähren. Auch wird eine 5jährige Probezeit nicht für die Uebernahme in den Staatsdienst verlangt; definitiv angestellt aber werden die geeigneten Beamten erst nach 5 Jahren. Die Privatdienstzeit auf den Staatsdienst anzurechnen, erscheint nicht thunlich. Die Stellen an den verstaatlichten westlichen Bahnen sollen in der Regel aus dem alten Personal erfolgen; doch läßt sich die Versetzung alter Staatsbeamten aus anderen Gegenden, welche den Privatbeamten Anleitung für den Staatsbetrieb geben, nicht vermeiden. Die Zahl der Beamten richtet sich nicht blos nach der Kilimeterzahl, sondern die Stärke des Verkehrs wird dabei berücksichtigt. Den erkrankten Staatsbahnbeamten wird ihr Gehalt nicht entzogen; dies soll auch bei den Privatbahnen zur Anwendung kommen. Insofern in den verschiedenen Statuten der Pensions-Kassen sich unbillige Disparitäten finden, wird die Regierung auf die Aenderung dieser Statuten Bedacht nehmen.

Abg. von **Heereman** bittet auch die Regierung, den Subalternbeamten der Eisenbahnen ihr Wohlwollen zu schenken und recht bald an die Stelle diätarischer Beschäftigung die etatsmäßige Besetzung der Aemter treten zu lassen.

Abg. **Berger** erörtert im Anschluß an die früheren Verhandlungen mit den Ministern Achenbach und Maybach die Thatsache des fortdauernden starken Ueberwiegens des juristischen Elements gegenüber den Technikern in den höheren Stellen der Eisenbahnverwaltung. Während in der Gesammtzahl aller höheren Beamten vom Assessor und Baumeister aufwärts die Zahl der Juristen sich zu der der Techniker wie 22:78 verhält, occupiren die Juristen von den eigentlichen Directionsstellen fast zwei Drittel. Dies errege starken Mißmuth in den technischen Kreisen, zumal die jüngsten Beförderungen im September und October vorigen Jahres ebenfalls zum großen Theile auf Juristen gefallen seien. Bei Berechnung der Anciennetät walte das schwere Mißverhältniß ob, daß dieselbe beim Juristen vom absolvirten Assessorexamen, beim Techniker von der Ernennung zum Bauinspector datire. Das verschaffe dem Juristen einen Anciennetätsvorsprung von 9—10 Jahren. Unter den Technikern befänden sich die Maschinentechniker in der schlimmsten Lage. Sie seien das Aschenbrödel der Erfindung, welche die Welt ihrem großen Vorfahren Stephenson verdankt. Der Minister, der zu des Redners Bedauern nicht anwesend ist, habe vor einigen Wochen geäußert, daß er sich in Wohlwollen für seine Beamten von Niemandem übertreffen lasse; wolle er dieses Wohlwollen verwirklichen, so müsse er energisch für Herstellung der Parität unter den höheren Beamten der Eisenbahnverwaltung sorgen, dergestalt, daß den Juristen die allgemeine Verwaltung, den Bautechnikern Neubau und Unterhaltung der Bahn, den Maschinentechnikern Bau und Unterhaltung der Betriebsmittel obliegt. Erst dann werde der jetzt vorhandene starke Mißmuth unter den Technikern verschwinden.

Regierungs-Commissar **Fleck** wendet gegen die Aeußerungen des Vorredners ein, daß die Zahl der Juristen nicht in dem starken Grade, wie dieser es behauptet, die Zahl der Techniker überträfe. Die Angaben bezüglich der Directoren müsse er allerdings als richtig zugeben. Es sei aber dies Verhältniß der Zahl der Juristen zu der der Techniker durchaus nothwendig, da die Administration mehr juristische als technische Kenntnisse erfordere. Er weise in dieser Beziehung nur auf das große Administrationsdecernat der Directionen hin. Hier sei es in der Natur der Sache, daß man vornehmlich zur Erledigung desselben auf Juristen reflectiren müsse. Bei den Betriebsämtern seien allerdings die Juristen weniger nothwendig. Hier habe auch die Regierung das Princip, die Techniker zu bevorzugen. Dies würde sich namentlich bei der Reorganisation zeigen.

Abg. **Büchtemann** führt aus, daß die Geschäfte der Eisenbahnen lediglich administrativer Natur seien und deshalb auch bei der Anstellung der Beamten die Juristen zu bevorzugen seien. Deshalb könne der vom Abg. Berger eingeschlagene Weg nicht der richtige sein. In der Denkschrift sei übrigens namentlich das zu vermissen, was der Abg. Miquel als einen wesentlichen Vorzug der verstaatlichten Eisenbahnen empfohlen, die Erweiterung der Competenzen der Directionen. Nach der Denkschrift seien die Competenzen der Directoren geschmälert worden und dafür die allgemeine Centralisation zu scharf hervorgehoben. Durch die Verstaatlichung der Eisenbahnen sei die centralisirende Staatsbureaukratie dermaßen gefördert worden, daß die Interessen des Publikums dadurch wesentlich geschädigt worden seien, Auch übe die Staatsregierung mit allen möglichen Mitteln auf die Concurrenz einen durchaus schädigenden Druck und erlaube sich hier Vieles, was sich ein Privatunternehmer nicht herausnehmen würde. Das Schlimmste sei hierbei, daß man das Verkehrsinteresse ganz hinten ansetze. Redner verliest zum Belag für seine Behauptungen mehrere Mittheilungen verschiedener Zeitungen und einige hier einschlagende amtliche Erlasse, insbesondere bezüglich der Güterexpedition nach dem neu errichteten Berliner Viehhof.

Abg. **Berger** verzichtet bei der großen Unruhe des Hauses, auf die Ausführungen des Vorredners näher einzugehen. Daß der Abg. Büchtemann kein Gegner des Assessorismus sei, finde er ganz natürlich, zumal man analog dem „clericus non clericum" auch „judex non judicem decimat" sagen könne.

Abg. **Rickert**: Die Staatsregierung ist ihrer Pflicht, die Interessen der Beamten wahrzunehmen, bei der Verstaatlichung der Eisenbahnen nicht in genügender Weise nachgekommen. Bei der Uebernahme in den Staatsdienst sind die Beamten an ihren Emolumenten und sonstigen Remunerationen erheblich geschädigt worden. So hat man namentlich den Bahnmeistern die Restaurationen abgenommen. Dagegen sind sie aber gezwungen, die Uniformen sich auf ihre eigenen Kosten anzuschaffen. Ihre Dienstleistungen sind in einer Weise erweitert worden, daß sich dies auf die Dauer der Zeit unmöglich wird halten können. Insbesondere hat man den Bahnmeistern zu ihrem an sich schon so schwierigen Dienst noch neue Verpflichtungen auferlegt. So sind sie jetzt angewiesen, ihre Dienststrecken täglich auf und ab zu laufen, während sie dies früher nur alle drei Tage zu thun brauchten. Sollte der Herr Minister aus Sparsamkeitsgründen zu der übermäßigen Ueberanstrengung der Beamten veranlaßt worden sein, so hätte er doch bedenken sollen, daß schließlich hierunter der ganze Betrieb leiden muß. Selbst die Post, die doch bekanntlich ihre Beamten außerordentlich stark anspannt, gewährt diesen Erholungsurlaub. Die Eisenbahnbeamten sollen nur noch in den Fällen eines Krankheitsattestes beurlaubt werden. Einer solchen Arbeitsausnutzung kann man unmöglich beipflichten. Auf Einzelheiten näher einzugehen, behalte ich mir, zumal bei der heutigen Unruhe und Unaufmerksamkeit des Hauses, für die nächste Session auf. Ich hoffe, daß inzwischen der Herr Minister Veranlassung nehmen wird, die angeregten Punkte in nähere Erwägung zu ziehen.

Abg. **Petri** erklärt, daß die vom Abg. Büchtemann gemachten Mittheilungen im Publikum das allerpeinlichste Aufsehen gemacht haben.

Reg.-Commissar **Brefeld** führt aus, daß die Bemerkungen des Abg. Rickert nicht der Regierung zum Vorwurf gereichen können. Wenn man den Bahnmeistern die Restaurationen genommen, so sei dies vollkommen gerechtfertigt, da die Stellung dieser Beamten nicht mit den Geschäften der Restauration sich vertragen könne. In besonders dringenden Fällen habe man übrigens denselben im Interesse des Publikums das Halten der Restauration zugelassen. Daß man den Beamten sonstige Remunerationen und Emolumente genommen, davon sei an der Centralstelle nichts bekannt geworden. Auch die Angaben des Abg. Rickert über die Urlaubsverhältnisse seien nicht richtig. Vielmehr hätten die Beamten ihre Gründe zum Urlaub jedesmal speciell anzugeben und wurden dann diese in jedem einzelnen Fall einer besonderen Erwägung unterworfen.

Nach dem Schlußwort des Referenten wird gemäß des Commissions-Antrages beschlossen, die Denkschrift durch Kenntnißnahme für erledigt zu erklären.

Das Haus geht schließlich zur Berathung von **Petitionen** über.

Ein pensionirter Beamter der Berlin-Stettiner Eisenbahn bittet um Feststellung der Verpflichtung des Staates, die Ansprüche der Beamten der verstaatlichten Eisenbahnen auf Pension ꝛc. nach Maßgabe der zur Zeit der Verstaatlichung bestandenen Statuten zu befriedigen.

Abg. **Hammacher** beantragt, die Petition der Regierung als Material für die Feststellung der Grundsätze der Eisenbahn-Pensionskosten zu überweisen.

Abg. **Schmidt** (Stettin) befürwortet die Petition und geht näher auf die Verhältnisse der Berlin-Stettiner Pensionskasse ein. Wenn der Minister Maybach früher einmal erklärt hat: „in dem Wohlwollen für meine Beamten lasse ich mich von Niemandem übertreffen", so habe er diesen Pensionskassen gegenüber günstige Gelegenheit, sein Wort einzulösen.

Der Antrag des Referenten wird angenommen.

Eine Petition um Beibehaltung des jetzigen innerhalb der Stadt Koblenz belegenen rheinischen Personalbahnhofes beantragt der Referent Dr. Hammacher der Regierung als Material für die Vorprüfung über den Koblenzer Bahnhof zu überweisen. Nachdem der Abg. Gescher dieselbe auf die eingehendste Weise unter Hinweis auf die localen Verhältnisse befürwortet, wird die Petition nach dem Vorschlage der Commission der Regierung überwiesen.

Es folgt demnächst eine Reihe Petitionen von Eisenbahnbeamten verschiedener Kategorien. Mehrere Eisenbahnsecretäre bitten um Gleichstellung ihres Gehalts mit dem der gleichartigen Beamten der übrigen Provinzialbehörden. Ebenso bitten mehre Eisenbahnsubalternbeamte um Verbesserung, beziehungsweise Gleichstellung mit den Postbeamten.

Ref. v. **Tiedemann**: Die Petitionen rühren meist von alten Staatsbeamten her, die in Folge der bedeutenden Stellenverminderung seit Eintritt der Verstaatlichung der Eisenbahnen möglicherweise vor zwanzig Jahren keine Aussicht auf Avancement haben. Besonders beschweren sie sich darüber, daß die von den Privatbahnen neu übernommenen Beamten, welche meistens jünger seien als sie, ihnen gleichgestellt worden seien, ferner daß die diätarisch angestellten Beamten keinen Anspruch auf Pension haben, ferner daß sie schlechter gestellt seien als andere Beamte in der Justizverwaltung ꝛc., obgleich die an ihre Ausbildung gestellten Ansprüche ebenso groß wären. Das Maximalgehalt der Betriebssecretäre sei um 600 M. niedriger als das Minimalgehalt der Eisenbahnsecretäre. Was die Petition bezüglich der Gleichstellung der Gehaltssätze der Eisenbahnsecretäre betrifft, so hat der Regierungsvertreter in der Commission Abhilfe versprochen, sobald es die finanzielle Lage gestatten werde, und mit Rücksicht darauf empfehle ich diese für erledigt zu erachten. Die Petitionen bezüglich der Besoldung der Eisenbahn-Subalternbeamten bitte ich der Regierung als Material zu überweisen.

Abg. **Rickert** erklärt, daß er beabsichtigt habe, einen Gegenantrag gegen die Anträge der Budgetcommission zu stellen, daß er aber mit Rücksicht auf die Geschäftslage des Hauses davon Abstand nehme, sich aber vorbehalte, in der nächsten Session auf diese Frage zurückzukommen.

Abg. **Windthorst**: Die verschiedenen Petitionen, über die soeben berichtet worden ist, erneuern sich von Jahr zu Jahr. Ich habe das Gefühl, daß in dieser Angelegenheit eine bessere Ordnung herbeigeführt werden muß. Die Zusammenbringung der Beamten aus dem Staats- und Privatdienste, die Besoldungsverhältnisse der sämmtlichen Unterbeamten scheint mir so wenig systematisch geordnet zu sein, daß ich gewünscht hätte, die Commission hätte eine darauf bezügliche Vorlage für die nächste Session von der Regierung verlangen sollen. Das ist nicht geschehen, und die Petition der Secretäre ist einfach für erledigt erklärt worden. Die Erklärung der Regierung ist nur eine wohlwollende Aeußerung ohne festen Halt. Nun weiß ich sehr wohl, daß ein Antrag in dieser Richtung in diesem Augenblick sehr schwer durchzusetzen sein wird, und ich wende mich deshalb an die Regierung mit der Bitte, doch diese Angelegenheit funditus zu erledigen und uns bei der nächsten Session eine Vorlage zu machen, welche uns klarlegt, ob und wie diesen Leuten zu helfen ist.

Abg. **Berger**: Ich bin auch sehr erstaunt gewesen über den **schwächlichen** Antrag der Budgetcommission, doch nehme ich sie auch in Schutz. Man hat sich eben in derselben erinnert, daß man eine Reihe von Jahren hindurch hier im Hause auf ihren Antrag die sich immer wiederholenden Petitionen der Eisenbahnzugführer um Gewährung des Wohnungsgeldzuschusses, den ihre Untergebenen, die Locomotivführer, schon besaßen, 5 Mal hintereinander der Regierung zur Berücksichtigung überwiesen habe ohne jeglichen Erfolg. Ja sogar in einer Ministerialsitzung wurde beschlossen, nicht darauf einzugehen. Ich sollte doch glauben, wenn die Landesvertretung einen solchen Antrag 5 Mal an die Regierung richtet, daß dann die Rücksicht auf die Autorität dieser Vertretung die Regierung hätte bewegen sollen, diesem Antrag zu willfahren. Leider ist dies nicht geschehen. Was die verschiedenen Kategorien der vorstellig gewordenen Beamten betrifft, so bedürfen diese alle der Abhilfe. Wenn diese von einem Jahr zum andern vorstellig werden, so ist man gern geneigt, sie alle eines Eigensinns zu beschuldigen. Dies ist hier nicht der Fall. Es liegt hier wirklich ein Nothstand im höchsten Maße vor. Was die Eisenbahnsecretäre anbetrifft, so hat der Herr Referent erklärt, die Regierung wolle die Gleichstellung herbeiführen, sobald es die finanzielle Lage erlaubt. Ich hoffe, daß diese Zusage bei dem nächsten Etat nicht vergessen wird. Zur Illustration will ich ein Beispiel hier anführen. Bei der Bergisch-Märkischen Eisenbahn ist mir ein sehr intelligenter Betriebssecretär bekannt, der auf den Rath seines Vorgesetzten sich zum Examen als Eisenbahnsecretär meldete und es rite bestand. Der nächste Erfolg war, daß sein als Betriebssecretär bezogenes Gehalt von 2100 Mark auf 1800 Mark heruntersticg. Das hätte man sich gefallen lassen können, wenn er demnächst gestiegen wäre. Dies ist nicht geschehen und der Mann sitzt seit vier Jahren mit einem um 300 Mark geringeren Gehalt und zwar ohne Aussicht auf Avancement. Solche Unregelmäßigkeiten dürfen nicht bestehen bleiben, da sie nur Mißmuth bei den Beamten erregen und sie zur frischen Arbeit untauglich machen. Dies zu beseitigen, ist erste Aufgabe der Regierung. (Beifall.)

Abg. **Rickert** nimmt die Commission gegen die Angriffe der Vorredner in Schutz, da eine kaum zu überwältigende Arbeitslast auf ihr geruht habe. Im Uebrigen zöge er aus den Verhandlungen die Lehre, daß der Abg. Dr. Windthorst sich so sehr dafür interessire, daß er ihn im nächsten Jahre als Mitglied der Budget-Commission zu sehen hofft.

Abg. Freiherr v. **Heereman** nimmt gleichfalls die Budget-Commission in Schutz, da dieselbe nach eingehendster Prüfung der Petitionen mit Rücksicht auf die wohlwollende Erklärung die gestellten Anträge für die geeignetsten hielt.

Geh. Ober-Regierungs-Rath **Brefeld**: Die Regierung hat allerdings in der Commission erklärt, daß sie eine anderweite Regulirung der Gehaltsverhältnisse der Eisenbahnbetriebssecretäre nicht von der Hand weise. Die Finanzlage aber gestattete sie bisher nicht. Ob die Aenderung im nächsten Jahre schon erfolgen kann, läßt sich noch nicht vorhersehen. Das Vorhandensein von Beschwerden beweist aber nicht deren Berechtigung. Können Sie etwa daraus, daß Sie von Jahr zu Jahr Beschwerden der Civilanwärter über Bevorzugung der Militäranwärter und umgekehrt haben, den Schluß ziehen, daß beide Theile Recht haben? Die Regierung legt großen Werth darauf, daß die Gehaltsverhältnisse der Beamten so geregelt werden, wie es ihrer dienstlichen und socialen Stellung entspricht. Im Allgemeinen ist dies auch der Fall. Thatsächlich sind die Gehaltsverhältnisse der Staatseisenbahnbeamten besser als die der Beamten der Privatbahnen und der nichtpreußischen Staatsbahnen. Bezüglich der Secretäre ist jedoch eine Aenderung nöthig und wir halten uns bereit, dieselbe eintreten zu lassen, sobald es möglich ist.

Abg. **Windthorst**: Die Regierung hat es bequem, hohe finanzielle Ergebnisse der Staatsbahnen zu erzielen, wenn sie die Beamten nicht genügend bezahlt und auf die Zukunft vertröstet. Wir wollen aber um diesen Preis das Staatsbahnsystem nicht haben, dessen Werth wir im Uebrigen erst erproben müssen. Vielmehr erwarte ich bestimmt, daß die Regierung uns eine Vorlage macht, um die Gehaltsverhältnisse der Beamten systematisch zu ordnen. Auch der Streit zwischen Civil- und Militäranwärtern, der in allen Verwaltungszweigen wiederkehrt, muß hierbei erledigt werden. Die Militäranwärter sind nicht für alle Stellen geeignet, da sie ihre besten Kräfte bereits im Herresdienst verbraucht haben.

Die Petitionen werden darauf nach den Anträgen der Commission erledigt.

Der Präsident theilt schließlich mit, daß der Abg. **Richter** sein Mandat als Mitglied der Verwendungscommission niedergelegt habe.

Schluß 4 Uhr. Nächste Sitzung Montag 1 Uhr (Petitionen).

Herrenhaus. 15. Sitzung vom 18. Februar.

10½ Uhr. Am Regierungstische Fürst Bismarck, Maybach, Bitter, Friedberg, Lucius und Commissiarien.

Das Haus tritt in die Specialberathung des Gesetzentwurfs, betreffend den **dauernden Steuererlaß**, ein.

Professor **Dernburg** (Berlin) empfiehlt die Annahme des Gesetzes; für dasselbe habe niemand eindringlicher gesprochen als Camphausen. Wenn derselbe erkläre, daß er einem Steuererlaß der zwei untersten Stufen der Klassensteuer wohl zustimmen könne, dann reducire sich doch die Frage auf ein rein technische, in welchen Stufen die Erleichterung der Steuern eintreten solle. Die Frage habe aber nach den Ausführungen des Ministerpräsidenten einen hochpolitischen Charakter angenommen, wie er gar nicht zu erwarten war. Redner erklärt deshalb, daß er für den Steuererlaß stimmen werde.

Oberbürgermeister **Becker** (Düsseldorf) rectificirt einige Aeußerungen der Redner, namentlich des Herrn v. Kleist-Retzow, welcher ihm Bürgermeisterpolitik vorgeworfen habe. Er weist darauf hin, daß der Steuererlaß namentlich zwischen der fünften und sechsten Stufe der Einkommensteuer einen großen Sprung in der Scala herbeiführe, der die stetige Progression in den Steuersätzen unterbreche. Falls aber das Gesetz angenommen werden sollte, so wäre wenigstens eine schleunige Durchführung der eigentlichen Steuerreform seitens der Regierung nothwendig.

Oberbürgermeister **Friedensburg** (Breslau) erklärt sich für die Vorlage, constatirt aber ausdrücklich, daß er sich durch seine Abstimmung für dieselbe durchaus nicht für spätere Steuervorlagen präjudiciren lassen wolle. Daß die Vorlage aus der Initiative des Abg. Richter hervorgegangen, sei für ihn kein Grund gegen dieselbe zu stimmen, im Gegentheil, es beweise nur, daß Herr Richter ein gewiegter Finanzpolitiker sei. Wenn eine Vorlage gut sei, so sei es ihm gleichgiltig, von welcher Partei dieselbe ausgehe, und es liege auch kein Vorwurf für die Regierung darin, daß sie eine an sich vorzügliche Vorlage annehme, die ihr von einer Seite entgegengebracht werde, die ihr sonst nicht freundlich gegenüberstehe. Er erblicke in der Vorlage eine Compensation für die große Belastung, namentlich der unteren Volksklassen, die aus der neuen Steuergesetzgebung hervorgegangen sei. Bei einem solchen Steuererlaß könnten nur ganz gewichtige Motive das Haus veranlassen, dem Vorschlage der Regierung Opposition zu machen. Wenn es richtig wäre, daß ein solches Vorgehen die Finanzen des Staates dem Bankerott entgegentreibe, so wäre die Opposition allerdings berechtigt, aber er sehe etwas optimistischer in die Zukunft. Bei einem Budget von ungefähr 1000 Mill. Mark sei ein Steuererlaß von 14 Mill. verschwindend und nicht gefahrdrohend. Wenn auch Herr Camphausen zuerst als Gegner des Steuererlasses aufgetreten sei und namentlich als laudator temporis acti sich erwiesen habe, so habe er doch am Schluß seiner Rede selbst darauf hingewiesen, daß namentlich die Verstaatlichung der Eisenbahnen dem Staate bedeutende Mittel zuführen werde. Auch die Einwendungen seiner Collegen aus den anderen Städten könne er nicht anerkennen. Es sei allerdings unangenehm, daß der Entlastung an Staatssteuern keine Entlastung an Gemeindesteuern gegenüberstehe. Aber die Gemeinden müßten bestrebt sein, auch ihrerseits die untersten Klassen etwas zu erleichtern, namentlich würde dazu die von Seiten der Regierung in Aussicht gestellte Ueberweisung von Staatssteuern helfen.

Was die Erleichterung der Schullasten seitens des Staates angehe, so kann Redner allerdings nicht ganz mit dem übereinstimmen, was der Reichskanzler im Abgeordnetenhause ausgeführt habe. Denn wenn der Staat sämmtliche Schullasten auf sich nehmen würde, so würde er auch eine größere Einwirkung auf die Schule verlangen, die er nur lebhaft bedauere. Denn dann würde der Staat in die Schulverwaltung vielmehr hineinreden, während man doch allseitig anerkennen müsse, daß die Gemeinden das Schulwesen ganz gut verwalteten. Es wäre ihm, dem Redner, auch lieber gewesen, wenn statt die fünf untersten Stufen der Einkommensteuer an dem Steuererlaß zu betheiligen, lieber ein weiterer Erlaß in den Klassensteuerstufen stattgefunden hätte, indessen würde er mit Rücksicht auf die vorgerückte Zeit keinen Abänderungsantrag stellen und er empfehle die Vorlage anzunehmen.

Hierauf wird ein Schlußantrag gestellt. Gegen denselben spricht sich der Baron **Senfft von Pilsach** aus. Der Ministerpräsident Fürst v. **Bismarck** erklärte dagegen: Ich kann dem Hause mittheilen, daß nach den neuesten Beschlüssen der Landtag am Mittwoch, den 23. Februar, geschlossen werden wird. Das Herrenhaus hat also zur vollen Berathung aller Vorlagen, die seinen Beschlüssen noch unterbreitet werden sollen, nur noch vier Tage Zeit. Das, was man in dieser Sache noch sagen kann, ist von den Vorrednern schon größtentheils gesagt worden. Im Hinblick auf den baldigen Schluß des Landtages empfehle ich Schluß der Debatte.

Die Debatte wird darauf geschlossen und in namentlicher Abstimmung § 1 des Gesetzentwurfs mit 94 gegen 41 Stimmen angenommen.

Gegen den dauernden Steuererlaß stimmen: Baumstark, Becker (Düsseldorf), v. Behr (Schmoldow), Berndt (Glogau), v. Bernuth, Prof. Beseler, Boie, Bredt, Graf Brühl, Brüning (Osnabrück), Camphausen Dötsch (Bonn), Graf Dyhrn, Forchhammer (Kiel), von Forckenbeck, Dr. Friedenthal, Friedländer (Bromberg), von Gruner, Hache, Hasselbach (Magdeburg), Helfritz (Greifswald), Domprobst Holzer, Knoblauch (Halle), Lambeck (Thorn), Lindemann (Dortmund), Graf zur Lippe, Lotichius, von Oldenburg, Rautenstrauch (Trier), Riemann (Nordhausen), von Rochow, Röpell, Senfft v. Pilsach, Graf Solms-Baruth, Struckmann (Hildesheim), v. Tettau, Theune, Ubbelohde, Wegner (Barmen), Weigel (Kassel), Weber. **Für den dauernden Steuererlaß stimmen**: Adams, v. Alvensleben, Graf v. Arnim-Boitzenburg, v. Bardeleben, v. Bethmann-Hollweg, Prinz Biron v. Kurland, Fürst v. Bismarck, Bleck, Frhr. v. Bodenhausen, v. Bohlen, v. Borcke, v. Bredow, Breslau (Erfurt), v. Buch, v. Buddenbrock, Graf von dem Bussche-Ippenburg, Fürst zu Carolath, v. Dechend, Dernburg, Dietze, Graf zu Dohna-Finkenstein, Graf zu Dohna-Lauck, Freiherr v. Durant, Eggeling, Engelhart (Mühlhausen), Graf v. Finkenstein-Madlitz, Francke (Stralsund), Friedberg, Friedensburg (Breslau), v. Gordon, v. Gutzmerow, Fürst von Hatzfeldt-Trachenberg, von Helldorff, Prinz zu Hohenlohe-Ingelfingen, Graf von Hompesch, von Jerin, Graf von Kleist, von Kleist-Retzow, von Klützow, Kohleis (Posen), Graf von Kospoth-Burau, Graf von Krassow, Freiherr von Landsberg, Freiherr v. Maltzahn, v. Marschall, Meyer (Berlin), Freiherr von Mirbach, Mölling (Kiel), Graf v. Moltke, Graf v. Nesselrode, v. Neumann, von der Osten, Graf v. Pfeil, v. Pfuel, v. Philippsborn, Fürst von Pleß, Graf von Pückler, Fürst zu Putbus, beide Fürsten Radziwill, Herzog von Ratibor, Graf von Redern, von Reibnitz, von Röder, von Romberg, Fürst zu Salm-Reifferscheid, Graf Schaffgotsch, von Scheel-Plessen, Scheffer (Münster), Graf von Schlabrendorf, Graf von Schlieben, von Schöning, von Schuhmann, die drei Grafen von der Schulenburg, Graf von Schwerin, von Simpson, von Solemacher, Fürst zu Solms, Stephan, Graf zu Stolberg-Roßla, Graf Otto zu Stolberg-Wernigerode, Graf Udo zu Stolberg-Wernigerode, Struckmann (Hildesheim), von Thaden

(Altona), von Waldow-Reitzenstein, Freiherr von Werthern, von Winterfeld, von Woyrsch, Graf York von Wartenburg, Fürst zu Ysenburg-Birstein, Frhr. von Zedlitz-Leipe, Graf Zieten-Schwerin.

Die übrigen Paragraphen des Gesetzentwurfes werden ohne erhebliche Debatte ebenfalls nach den Beschlüssen des Abgeordnetenhauses angenommen.

Es folgt nunmehr die Berathung des **Etats**. Beim Etat der Gestütverwaltung ergriffen Fürst Pleß und Freiherr **von Landsberg** das Wort, um die Verwaltung gegen mehrfache Angriffe in Schutz zu nehmen, welche in der Presse und im Abgeordnetenhause gegen dieselbe vorgebracht seien. Der letztere geht auch auf die Frage des Totalisators ein und führt aus, daß der Totalisator die Wetten concentrire und dadurch Ausschreitungen verhindere; die Rennvorstände hätten vollständig gesetzmäßig gehandelt, als sie die Errichtung des Totalisators gestatteten.

von Kleist-Retzow erklärt sich mit dem Vorgehen der Staatsanwaltschaft gegen den Totalisator vollständig einverstanden; namentlich müsse darauf gesehen werden, daß die Pferderennen nicht mehr Sonntags stattfinden; er richte auch an seine Standesgenossen die Bitte, nach dieser Richtung hin zu wirken.

Justizminister Dr. **Friedberg** erklärt, daß er, falls die Gerichte das Fortdauern des Totalisators gestatten sollten, daran denken werde, die Gesetzgebung zu ändern.

Freiherr **von Landsberg** betont nochmals, daß der Totalisator das kleinere Uebel gegenüber den freien Wetten sei; was die Rennen am Sonntage betreffe, so seien dieselben wohl ebenso zulässig, als andere Sonntagsvergnügen.

Beim Etat der **Eisenbahnverwaltung** regt Oberbürgermeister **Brüning** (Osnabrück) an, den Mitgliedern des Herrenhauses freie Fahrt auf den **Staatsbahnen** von ihrem Wohnorte nach Berlin und zurück zu gewähren. Auch die Herren v. **Kleist-Retzow** und v. **Mirbach** treten dafür ein; der Eisenbahnminister **Maybach** erwidert, daß er nicht allein in dieser Sache entscheiden könne, daß dies vielmehr Sache des Ministers des Innern sei. Jedenfalls werde aber die Frage in Erwägung gezogen werden.

Zum Etat der **Forstverwaltung** hat der Freiherr **von Pfül** seinen schon in der Commission vorgelegten, aber abgelehnten Antrag wiederholt: die Staatsregierung aufzufordern, die Etatsposition der Ausgaben „Zum Ankauf von Grundstücken zu den Forsten 1,050,000 M. im nächsten Etat", den steigenden Staatseinnahmen entsprechend, derartig zu erhöhen, daß dem anerkannt dringenden Bedürfnisse der Vergrößerung der Staatsforsten in wirklich ausreichendem Maße entsprochen werden kann.

Der Antrag wird angenommen.

Im Uebrigen erledigt das Haus den Etat ohne Aenderung nach den Beschlüssen des Abgeordnetenhauses.

Auf den Vorschlag der Commission werden folgende Resolutionen angenommen: a. die königliche Staatsregierung zu ersuchen, in der nächsten Landtagssession eine Berechnung darüber vorzulegen, welcher Geldbetrag erforderlich ist, um die Gehälter der Verwaltungsbeamten überall den Gehältern der Justizbeamten entsprechend zu erhöhen, b. die königliche Staatsregierung zu ersuchen, dahin zu wirken, daß in Zukunft das Etatsgesetz für das deutsche Reich früher festgestellt werde, als das Etatsgesetz für Preußen.

Die Denkschriften 1) betreffend die Regulirung der Spree und Havel, der Mosel, des Pregels nebst Deime und Alle und der Memel mit ihren Mündungsarmen Ruß, Atmath und Gilge, 2) betreffend den Oder-Spree-Canal mit einer Abzweigung nach Schwedt werden durch Kenntnißnahme für erledigt erklärt.

Es folgt die Berathung des Gesetzentwurfes, betreffend das **Pfandleihgewerbe**. Der Berichterstatter der Justizcommission **Adams** empfiehlt die Annahme der Beschlüsse des Abgeordnetenhauses, welche denjenigen des Herrenhauses nicht principiell entgegenständen. Der Gesetzentwurf wird darauf en bloc angenommen.

Schluß 4¼ Uhr. Nächste Sitzung **Sonnabend** 11 Uhr. (Zuständigkeitsgesetz, Kreisordnungsnovelle und kleinere Vorlagen.)

Berlin, 18. Februar. [**Amtliches.**] Se. Majestät der König hat dem Ober-Consistorialrath und ordentlichen Professor an der Universität zu Marburg, Dr. **Scheffer**, den Königlichen Kronen-Orden zweiter Klasse, dem Schullehrer **Kropp** zu Dittelstedt im Kreise Erfurt den Adler der Inhaber des Königlichen Hausordens von Hohenzollern, sowie dem Schleusenmeister **Zimmermann** I auf Schleuse XIII des Klodnitz-Canals bei Tatischau im Kreise Gleiwitz das Allgemeine Ehrenzeichen verliehen.

Se. Majestät der König hat dem Obersten z. D. **Rese** zu Berlin, bisher von der Armee, den Königlichen Kronen-Orden zweiter Klasse, sowie dem Oekonomieschreiber der Saline zu Lüneburg, **Ludolffs**, und dem Ortsschulzen **Heilemann** zu Goldfeld im Kreise Bromberg das Allgemeine Ehrenzeichen verliehen.

Se. Majestät der König hat die Gerichts-Assessoren Freiherrn **von Korff** in Haltern, **Schmidt** in Paderborn und **Nessel** in Beuthen OS. zu Amtsrichtern ernannt, sowie dem Intendantur-Secretär, Rechnungsrath **Beck** vom vierzehnten Armeecorps bei der Versetzung in den Ruhestand den Charakter als Geheimer Rechnungsrath und dem zur Rechtsanwaltschaft zugelassenen Regierungsrath a. D. **Jungermann** hierselbst den Charakter als Justizrath verliehen.

Dem Kaufmann **Julius Friedemann** zu Berlin ist Namens des Reichs das Exequatur als Consul der Vereinigten Staaten von Venezuela ertheilt worden.

Der Intendantur-Secretär **Wendlandt** vom zweiten Armeecorps ist zum Geheimen expedirenden Secretär und Calculator im Kriegsministerium ernannt worden. — Der Geheime Kanzlei-Secretär **Sasse** ist zum Geheimen Kanzlei-Vorsteher bei der Hauptverwaltung der Staatsschulden ernannt worden.

Berlin, 18. Febr. [**Se. Majestät der Kaiser und König**] hörte am heutigen Tage die Vorträge des Polizei-Präsidenten von Madai, des Oberst-Kämmerers Grafen Redern, sowie des Ministers des Königlichen Hauses, Grafen Scheinitz, nahm militärische Meldungen entgegen und empfing das Directorium der Pommerschen Landschaft, bestehend aus dem General-Landschafts-Director, Wirklichen Geheimen Rath v. Köller, dem General-Landschafts-Rath v. Blanckenburg und dem General-Landschafts-Rath Kammerherrn von Heyden. Zu 4½ Uhr Nachmittags hatten Se. Majestät dem Präsidenten und den Vice-präsidenten des Reichstages, den Herren von Goßler, Frhr. v. Franckenstein und Ackermann, eine Audienz gewährt.

[**Se. Kaiserliche und Königliche Hoheit der Kronprinz**] nahm gestern Vormittags 11½ Uhr militärische Meldungen entgegen und empfing darauf die General-Landschafts-Direction von Pommern, sowie später den Oberbürgermeister Becker aus Köln. Abends 8¾ Uhr begaben sich Ihre Kaiserlichen und Königlichen Hoheiten die Kronprinzlichen Herrschaften mit Sr. Königlichen Hoheit dem Prinzen Wilhelm und den Erbprinzlich sachsen-meiningenschen Herrschaften zu dem Ball nach dem Königlichen Schlosse. (R.-Anz.)

[**Parlamentarisches.**] Die Verwendungsgesetz-Commission des Abgeordnetenhauses trat heute in die zweite Lesung des § 1 des Gesetzes. Zu demselben lagen vor: 1) der wieder aufgenommene Antrag von Hüne, 2) ein neuer Antrag v. Zedlitz und der Freiconservativen. Derselbe lautet: „Die dem preußischen Staate aus dem Ertrage der Zölle und der Tabaksteuer (§ 8 des Reichsgesetzes vom 15. Juli 1879) jährlich zu überweisenden Geldsummen — diese unter Zurechnung resp. Abrechnung desjenigen Betrages, aus welchem der je für dasselbe Jahr von Preußen zu leistende Matrikularbeitrag weniger oder mehr beträgt, als die im Staatshaushalt für 1879/80 vorgesehene Summe, und nach Abzug der zur Bedeckung der Bedürfnisse des preußischen Staats nach dem jeweiligen Staatshaushaltsetat erforderlichen Betrages — und die in Folge weiterer Steuerreformen im Reich für preußische Staatszwecke verfügbaren Summen — letztere unverkürzt — werden nach den folgenden Bestimmungen verwendet." Zu beiden Anträgen lagen mehrere Abänderungsanträge vor. Insbesondere zu dem letzteren der Antrag, das Wort „unverkürzt" zu streichen, da man nicht darein willigen könne, die neuen im Reich noch zu bewilligenden Steuern unverkürzt zu Steuererlassen zu verwenden, wenn zur Deckung von Ausgaben die vom Reich überwiesenen Steuern nöthig wären. Nach längerer Discussion, in welcher der Vertreter des Finanzministeriums sich sehr reservirt über die beiden Anträge aussprach, und aus welcher ersichtlich war, daß die Regierung, wenn auch mit wesentlichen Abänderungen, das Gesetz zu Stande zu bringen wünscht, wurde der Antrag von Zedlitz mit 15 gegen 12 Stimmen abgelehnt, und der Antrag von Hüne mit einem Amendement des Abg. von Hammerstein angenommen. Danach lautet der § 1 wie folgt: „Die dem preußischen Staate aus dem Ertrage der Zölle und der Tabaksteuer (§ 8 des Reichsgesetzes vom 15. Juli 1879) und der in Folge weiterer Steuerreformen des Reiches jährlich zu überweisenden Geldsummen — unter Zurechnung resp. Abrechnung desjenigen Betrages, aus welchem der je für dasselbe Jahr von Preußen zu leistende Matricularbeitrag weniger oder mehr beträgt als die im Staatshaushaltsetat für 1879/80 vorgesehene Summe — werden, soweit über dieselben zur Durchführung der organischen Steuerreform nicht durch besonderes Gesetz anderweitig verfügt wird, nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen verwendet mit der Beschränkung, daß für den Fall eines Deficits im preußischen Staatshaushalt im Etat über einen Betrag bis zur Höhe von 50 Millionen Mark vorweg verfügt werden kann." Demnächst ging die Commission zur Berathung des § 2 über. Zu demselben lagen wiederum eine Anzahl von verschiedenen Anträgen vor. Im Wesentlichen drehte sich die lange Discussion um die Frage, ob zunächst aus den neuen im Reich zu bewilligenden Steuern ein Erlaß an der Klassensteuer in einer beträchtlicheren Summe erfolgen solle, oder ob aus dem zu überweisenden Betrage dazu nur ein Drittel verwendet und zwei Drittel zur Ueberweisung von Staatssteuern an die Communalverbände erfolgen soll. Die Discussion über § 2 kam nicht zum Abschluß.

Telegraphische Depeschen.

(Aus Wolff's Telegr.-Bureau.)

Augsburg, 18. Febr. Der „Allgemeinen Zeitung" zufolge wird Prinz Arnulf den bairischen Hof bei den Vermählungsfeierlichkeiten in Berlin vertreten.

Oldenburg, 18. Febr. In Folge Eisstopfung in der Weser ist die Bahn überschwemmt und der Betrieb zwischen Bremen und Delmenhorst seit gestern eingestellt.

Wien, 18. Febr. Bei dem am 23. d. zu Ehren der Vermählung Sr. K. Hoheit des Prinzen Wilhelm von Preußen beim deutschen Botschafter Prinzen Reuß stattfindenden Balle wird mit Genehmigung des Kaisers die bestehende Hoftrauer abgelegt.

Rom, 18. Febr. Kammer. Der erste Artikel des Gesetzentwurfes betreffs Abschaffung des Zwangscourses wurde einstimmig (mit 310 Stimmen) angenommen. Ein Deputirter enthielt sich der Abstimmung. Artikel 2 und 3 wurden gleichfalls genehmigt.

London, 18. Febr. Unterhaus. Die Einzelberathung der irischen Zwangsbill wird fortgesetzt. Der Vorsitzende erklärt eine Reihe der gestellten Zusatzanträge für unzulässig, der erste Artikel der Zwangsbill wird darauf mit 302 gegen 44 Stimmen angenommen.

London, 18. Febr. Unterhaus. Parnell tritt in das Haus ein, von den Irländern mit Applaus empfangen. Northcote fordert den Sprecher zu Erklärungen auf, betreffs Abänderung der neuen Regeln, da sonst einige Conservative, obwohl sie Gladstones Antrag billigten, doch betreffs der Abstimmung in Verlegenheit wären. Der Sprecher setzt die Antwort bis zur nächsten Sitzung aus. Die Einzelberathung der irischen Zwangsbill wird fortgesetzt. — Oberhaus. Argyle hält die Anschuldigungen gegen Lytton aufrecht, der sie neuerdings widerlegt. Es folgt eine zweistündige resultatlose Discussion. Lytton vertagt den Antrag betreffs Kandahar bis 28. Februar. — Das „Bureau Reuter" meldet: Der Gesandte des Emirs von Afghanistan mit der Mission an die indische Regierung kam in Peschawur an. Nachrichten aus Kandahar zufolge traf die Armeeabtheilung des Emirs in Ghasni ein.

London, 18. Febr. Nach einer Meldung des „Reuter'schen Bureau" aus Blömfontein von heute ist der Volksrath des Oranje-Freistaates vom Präsidenten Brand mit einer friedlichen Rede eröffnet worden. Wie verlautet, würde die Majorität sich für strikte Neutralität in dem Kampfe zwischen den Boeren und den Engländern aussprechen. — Ein Telegramm aus Newcastle von gestern meldet: Die Truppenabtheilung des Generals Wood ist auf ihrem Marsche hierher zwar nicht angegriffen, aber von einer starken Abtheilung Boeren fortgesetzt beobachtet worden. In der Nachbarschaft von Newcastle wurde eine Anzahl Wagen und Vieh von den Boeren weggenommen.

Petersburg, 18. Febr. Das „Journal de St. Petersbourg" weist ebenfalls die Meldung der „Daily News" aus Khelat über den Marsch Skobeleff's als unbegründet zurück und bezeichnet dieselbe als eine sensationelle. General Skobeleff solle nicht durch persisches Gebiet marschiren, sondern vielmehr zurückkehren; von einem Marsche bis Merw sei niemals die Rede gewesen. Da die russischen Truppen einen Theil ihres Proviants aus Chorassan bezögen, liege es um so mehr im Interesse Rußlands, Persien keinen Anlaß zur Unzufriedenheit zu geben. Dem „Daily Telegraph" gegenüber, der von Lord Hartington über angebliche Vorschläge Rußlands betreffs einer Theilung Asiens Aufklärungen verlangt hatte, bemerkt das Journal, die russische Politik habe sich niemals mit solchen chimärischen Plänen beschäftigt, die russische Diplomatie habe niemals solch absurde Eröffnungen an England gemacht. Von einer Gebietstheilung sei niemals die Rede gewesen, Lord Clarendon und Fürst Gortschakoff hätten seiner Zeit nur die Absicht gehabt, eine Uebereinstimmung in den allgemeinen Fragen herbeizuführen, um einen modus vivendi zu fördern, durch welchen die privaten Interessen beider Staaten gesichert würden. Kein einziger Diplomat aber habe vorgeschlagen, die Schwierigkeiten in Asien mit einem Schlage zu lösen.

Konstantinopel, 18. Febr. Hatzfeld dinirte heute beim Sultan.

Belgrad, 18. Febr. Der türkische Gesandte Seremid-Effendi ist, da er die Uebernahme des Gesandtschaftspostens in Cettinje ablehnte, in Disponibilität versetzt worden. Bis zur Ankunft des neuen Gesandten Kalib-Bey hat Ali-Bey die Geschäfte der Gesandtschaft interimistisch übernommen. — In der Skupschtina wurde von Stanojevic eine Interpellation wegen Ueberschreitung des Zolltarifs in Bezug auf serbische Producte von Seiten der bulgarischen Zollämter eingebracht.

Athen, 18. Febr. Die Kammer hat heute den Gesetzentwurf über die provisorische Organisation der Nationalgarde in dritter Lesung angenommen.

Washington, 18. Febr. Der Senat genehmigte die Bill über die Staatsschuldenconvertirung.

Telegraphische Course und Börsen-Nachrichten.

(W. T. B.) **Paris**, 18. Febr., Abends. [**Boulevard.**] 3% Rente —, —. Neueste Anleihe 1872 119, 51. Türken 13, 75. Neue Egyptier 364, —. Banque ottomane — —. Italiener 89, 30. Chemins —, —. Oesterr. Goldrente —, —. Ungar. Goldrente 96, 50. Spanier exter. 21, 31, inter. —, —. Staatsbahn —, —. Lombarden —, —. 1877er Russen — —. Türkenloose —, —. Türken 1873 —, —. Amortisirbare —, —. Orient-Anleihe —. Pariser Bank —. Fest.

Frankfurt a. M., 18. Febr., Nachmittags 2 Uhr 30 Min. [**Schluß-Course.**] Londoner Wechsel 20, 505. Pariser Wechsel 80, 93. Wiener Wechsel 173, 10. Köln-Mindener Stamm-Actien 150⅝. Rheinische Stamm-actien 162⅞. Hessische Ludwigsbahn 94¼. Köln-Mind. Prämien-Anth. 132¼. Reichsanleihe 101⅛. Reichsbank 145¾. Darmstädter Bank 148½. Meininger Bank 97. Oesterr.-Ungarische Bank 706, 50. Creditactien *) 259¾. Silberrente 65⅝. Papierrente 63⅝. Goldrente 77¾. Ungarische Goldrente 96⅛. 1860er Loose 123⅞. 1864er Loose 316, 00. Ungarische Staatsloose 220, 50. Ungar. Ostbahn-Obligat. II. 89⅞. Böhmische Westbahn 222¾. Elisabethbahn 176⅝. Nordwestbahn 173⅞. Galizier 244. Franzosen*) 248½. Lombarden*) 94⅝. Italiener — —. 1877er Russen 94⅝. 1880er Russen 76⅝. II. Orientanleihe 61⅞. III. Orientanleihe 61½. Central-Pacific 112¼. Wiener Bankverein 111⅛. Ungarische Papierrente — —. Elbthal —. Lothringer Eisenwerke — —. Privat-Discont — pCt. Spanier —. Günstig.

Nach Schluß der Börse: Creditactien 260. Franzosen 248⅞. Galizier — —. Lombarden —. Ungar. Goldrente — —. 1880er Russen — — II. Orientanleihe — —. Oesterr.-Ungar. Bank —.

*) per medio resp. per ultimo.

Hamburg, 18. Febr., Nachmittags. [**Schluß-Course.**] Preuß. 4proc Consols 101, Hamburger St.-Pr.-A. 125, Silberrente 65½, Oest. Goldrente 77⅞, Ung. Goldrente 96, Credit-Actien 260½, 1860er Loose 124, Franzosen 623, Lombarden 236, Italien. Rente 89, 1877er Russen 94½, 1880er Russen 75¼. II. Orient-Anl. 59¾, Vereinsbank — —, Laurahütte 121¾, Nordd. 164, Commerzbank — —, Anglo-deutsche —, 5% Amerik. 93¾, Rhein. Eisenbahn 162¾, do. junge 157, Berg.-Märk. do. 114¾, Berlin-Hamburg do. 227½, Altona-Kiel. do. 155¼. Disconto 2%. Fest.

Silber in Barren per Kilogr. 155, 25 Br., 154, 75 Gd.

Wechselnotirungen: London lang 20, 37 Br., 20, 31 Gd., London kurz 20, 52 Br., 20, 44 Gd., Amsterdam 167, 60 Br., 167, 00 Gd., Wien 172, 25 Br., 170, 25 Gd., Paris 80, 25 Br., 79, 85 Gd., Petersburg 213, 00 Br., 209, 00 Gd., Newyork kurz 425 Br., 415 Gd., do. 60 Tage Sicht 417 Br., 407 Gd.

Hamburg, 18. Febr., Nachmitt. [**Getreidemarkt.**] Weizen loco und auf Termine ruhig. Roggen loco still, auf Termine ruhig. Weizen pr. April-Mai 207, 00 Br., 206, 00 Gd., per Mai-Juni 214, 00 Br., 212, 00 Gd. Roggen pr. April-Mai 191, 00 Br., 190, 00 Gd., pr. Mai-Juni 187, 00 Br., 186, 00 Gd. Hafer fest. Gerste matt. Rüböl fest, loco 56, 00, pr. Mai 55, 00. Spiritus fest, per Februar 46½ Br., per März-April 46¼ Br., per April-Mai 46⅛ Br., per Mai-Juni 46⅛ Br. Kaffee ruhig, Umsatz 2000 Sack. Petroleum fest, Standard white loco 9, 20 Br., 9, 10 Gd., pr. Februar 9 00 Gd., pr. März-April 9, 10 Gd. Wetter: Schön.

Posen, 18. Februar. Spiritus pr. Febr. 52, 40, pr. März 52, 50, pr. April-Mai 53, 40. Gek. — Liter. Ermattend.

Liverpool, 18. Febr., Vormittags. [**Baumwolle.**] (Anfangsbericht.) Muthmaßlicher Umsatz 10,000 Ballen. Fest. Tagesimport 6000 Ballen amerikanische. Middl. amerikanische Mai-Juni-Lieferung 6 19/32 D.

Liverpool, 18. Februar, Nachmittags. [**Baumwolle.**] (Schlußbericht.) Umsatz 10,000 Ballen, davon für Speculation und Export 2000 Ballen. Amerikaner und Surats fest. Middl. amerikanische Mai-Juni-Lieferung 6 19/32 D.

Liverpool, 18. Febr., Nachmittags. [**Baumwollen-Wochenbericht.**] Wochenumsatz 57,000 Ballen, desgl. von amerikanischen 47,000, desgl. für Speculation 3000, desgl. für Export 5000, desgl. für wirkl. Cons. 49,000, desgl. unmittelbar ex Schiff 21,000, wirklicher Export 4000, Import der Woche 124,000, davon amerikanische 105,000, Vorrath 718,000, davon amerikanische 556,000, schwimmend nach Großbritannien 380,000, davon amerikanische 308,000 Ballen.

Manchester, 18. Februar, Nachm. 12r Water Armitage 7¾, 12r Water Taylor 8½, 20r Water Micholls 9, 30r Water Gidlow 9⅝, 30er Water Clayton 10⅛, 40r Mule Mayoll 10⅝, 40r Medio Wilkinson 11¾, 36r Warpcops Qualität Rowland 10¾, 40r Double Weston 11¼, 60r Double Weston 14½, Printers 16/16 34/50 8½pfd. 97½. Anziehend.

Petersburg, 18. Febr., Nachmittags 5 Uhr. [**Schlußcourse.**] Wechsel London 3 M. 25 5/16, do. Hamburg 3 M. 215½, do. Amsterdam 3 M. 128, do. Paris 3 Mon. 267¼, Russische Prämien-Anleihe de 1864 (gest.) 224¼, do. de 1866 (gest.) 223, Russ. Anl. de 1873 137, Russ. Anl. de 1877 141, ½-Impérials 7, 73, Große Russ. Eisenbahnen 250½, Russ. Bodencredit-Pfandbriefe 127⅞, II. Orient-Anleihe 92⅞, III. Orient-Anleihe 92⅞, Privatdiscont 5½%.

Petersburg, 18. Febr., Nachmittags 5 Uhr. [**Productenmarkt.**] Talg loco 54, 00, per August 56, 00. Weizen loco 16, 40. Roggen loco 13, 25. Hafer loco 6, 00. Hanf loco 33, 00. Leinsaat (9 Pud) loco 16, 40. — Wetter: Frost.

Pest, 18. Februar, Vorm. 11 Uhr. [**Productenmarkt.**] Weizen loco sehr ruhig, auf Termine ruhig, schlußlos, pr. Frühjahr 10, 97 Gd., 11, 02 Br., pr. Herbst 10, 25 Gd., 10, 30 Br. Hafer per Frühjahr 6, 30 Gd., 6, 35 Br. Mais per Mai-Juni 5, 82 Gd., 5, 85 Br. Kohlraps 12. — Wetter: Trübe.

Paris, 18. Febr., Nachmittags. [**Productenmarkt.**] (Schlußbericht.) Weizen behauptet, pr. Februar 28, 10, per März 27, 90, per März-Juni 27, 80, pr. Mai-August 27, 50. Roggen matt, per Februar 22, 10, per Mai-August 21, 50. Mehl behauptet, per Februar 61, 60, per März 60, 75, per März-Juni 60, 25, per Mai-August 59, 40. Rüböl ruhig, per Februar 72, 25, per Mai-Juni 74, 00, per Mai-August 74, 25, per Septbr.-December 75, 25. Spiritus behauptet, per Febr. 62, 25, per März 61, 50, per März-April 61, 25, per Mai-August 60, 00. — Wetter: Schön.

Paris, 18. Februar, Nachmittags. Rohzucker 88° loco ruhig, 56, 00 bis 56, 25. Weißer Zucker fest, Nr. 3 per 100 Kar. per Februar 66, 75, per März 67, 00, per März-Juni 67, 50, per Mai-August 67, 50.

London, 18. Februar, Nachm. Havannazucker Nr. 12 23½. Flau.

Amsterdam, 18. Februar, Nachm. Bancazinn 53½.

Antwerpen, 18. Februar, Nachm. [**Getreidemarkt.**] (Schlußbericht.) Weizen ruhig. Roggen behauptet. Hafer unverändert. Gerste unbelebt.

Antwerpen, 18. Febr., Nachm. 4 Uhr 30 Minuten. [**Petroleummarkt.**] (Schlußbericht.) Raffinirtes, Type weiß, loco 23¼ bez., 23½ Br.. per März 23¼ Br., per April 23 Br., per September-December 24 Br. Fest.

Bremen, 18. Febr., Nachmittags. **Petroleum** fest. (Schlußbericht.) Standard white loco 9, 15—9, 20 bez., per März 9, 15—9, 20 bez., per April 9, 20 Br., per August-December 9, 60—9, 70 bez.

Handel, Industrie ꝛc.

Berlin, 17. Februar. [**Versicherungsgesellschaften.**] Der Cours versteht sich in Mark per Stück franco Zinsen, die Dividendenangaben in Procenten des Baareinschusses.

Name der Gesellschaft.	Div. pr. 1879.	Div. pr. 1880.	Appoints à	Einzahlung.	Cours.
Aachen-Münchener Feuer-Vers.-G.	70	—	1000 Thl.	20%	8340 B.
Aachener Rückversich.-Ges.	45	—	400 "	"	2100 B.
Berl. Land- u. Wassertransp.-V.-G.	30	—	500 "	"	1100 G.
Berl. Feuer-Versich.-Anstalt	24	—	1000 "	"	2100 B.
Berl. Hagel-Assecuranz-Ges.	10	5	1000 "	"	625 B.
Berl. Lebens-Versich.-Ges.	26⅔	—	1000 "	"	3050 G.
Berlin-Kölner Feuer-Vers-Ges.	7½	—	1000 "	"	160 bez.
Colonia, Feuer-Versich.-G. zu Köln	55	—	1000 "	"	7000 B.
Concordia, Lebens-V.-G. zu Köln	16	—	1000 "	"	1930 G.
Deutsche Feuer-V.-G. zu Berlin	8⅓	—	1000 "	"	930 B.
Deutscher Lloyd	12½	—	1000 "	"	875 bez. B.
Deutscher Phönix	35	—	1000 500 Fl	"	1817 G.
Deutsche Transport-Versich.-Ges.	0	—	1000 Thl.	"	145 B.
Dresdener allg. Transport-V.-Ges.	50	—	1000 "	10%	1600 B.
Düsseldorfer allg. Transport-V.-G.	30	—	1000 "	"	1200 B.
Elberfelder Feuer-Versich.-Ges.	40	—	1000 "	20%	4580 B.
Fortuna, allg. V.-Act.-G. zu Berlin	10	—	1000 "	"	950 G.
Germania, Lebens-V.-G. zu Stettin	13⅓	—	500 "	"	740 G.
Gladbacher Feuer-Versich.-Ges.	5	—	1000 "	"	1000 B.
Kölnische Hagel-Versich.-Ges.	14	—	500 "	"	325 G.
Kölnische Rückversich.-Ges.	12	—	500 "	"	565 B.
Leipziger Feuer-Versich.-Ges.	100	—	1000 "	40%	10810 G.
Magdeburger Allg. Versich.-Ges.	5	—	100 "	voll	337 G.
Magdeburger Feuer-Vers.-Ges.	30	—	1000 "	20%	2500 G.
Magdeburger Hagel-Versich.-Ges.	20	0	500 "	40%	295 bez. G.
Magdeburger Lebens-Versich.-Ges.	6	—	500 "	20%	—
Magdeburger Rückversich.-Ges.	11	—	100 "	voll	570 G.
Niederrh. Güter-Assec.-G. zu Wesel	30	—	500 "	10%	680 G.
Nordstern, Lebens-V.-G. zu Berlin	12	—	1000 "	20%	1165 B.
Oldenburger Versich.-Ges.	0	5	500 "	"	295 G.
Preuß. Hagel-Versich.-Ges.	20	—	500 "	"	269 B.
Preuß. Lebens-Versich.-Ges.	11	—	500 "	"	520 bez. G.
Preuß. National-V.-G. zu Stettin	18	—	400 "	25%	775 G.
Providentia, V.-G. zu Frankf. a. M	14⅔	—	1000 Fl.	10%	—
Rheinisch-Westfälischer Lloyd	22	—	1000 Thl.	"	820 bez. G.
Rheinisch-Westfäl. Rückversich.-Ges.	7½	—	500 "	"	150 B.
Sächsische Rückversich.-Ges.	50	—	500 "	5%	505 G.
Schlesische Feuer-Versich.-Ges.	22	—	500 "	20%	1080 B.
Thuringia, Versich.-G. zu Erfurt	13⅓	—	1000 "	"	1350 G.
Transatlant. Güter-Vers.-Ges.	20	—	1500 M.	"	700 G.
Union, allg. deutsche Hagel-Versich.-Ges. in Weimar	11	—	500 Thl.	"	285 B.
Victoria zu Berlin, Allgem. Vers.-Actien-Ges.	20⅔	—	1000 "	"	2200 G.
Westd. Feuer-Versich.-Actienbank	8	—	1000 "	"	910 B.

Elberfeld, 18. Febr. [**Die Einnahmen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn**] betrugen im Monat Januar 1881 4,433,035 Mark gegen 4,680,128 Mark im Januar 1880, mithin Mindereinnahme 247,093 Mark. Die Einnahmen der Ruhr-Sieg-Eisenbahn incl. Finnentrop-Olpe betrugen im Monat Januar 1881 495,958 Mark gegen 561,751 Mark im Monat Januar 1880, mithin Mehreinnahme 65,793 M.. Die Einnahmen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn und der Ruhr-Sieg-Eisenbahn zusammen betrugen im Monat Januar 1881 4,928,993 Mark gegen 5,241,879 Mark im Monat Januar 1880, mithin Mindereinnahme 312,886 Mark.

* **Magdeburg**, 18. Febr. [**Zuckerbericht.**] Rohzucker. In der ersten Hälfte der Woche überwog das Angebot den Begehr in erheblicher Weise, da der Export sehr zurückhaltend blieb, und auch für das Inland keine belangreichen Ordres vorlagen. Preise verloren unter diesen Verhältnissen 30—40 Pf. Zu den so gewichenen Werthen stellte sich jedoch in den letzten Tagen regere Frage ein, so daß bei einem Umsatz von 94,000 Centner die Stimmung am Schlusse der Woche als fester zu bezeichnen ist. Nachproducte

haben ihren Preisstand während dieser Woche nicht verändert. — Raffinirte Zucker fanden auch während dieser Berichts-Woche keinen besseren Markt; I. gem. Melis wurden wie bisher zu den bestehenden Preisen fortwährend gern gekauft, Brode verloren dagegen bei geringerer Nachfrage ungefähr 25 Pf. gegen die vorwöchentlichen Notizen. Begeben wurden 44,000 Brode, 8000 Ctr. gemahlene Zuckern und 1000 Ctr. Würfelzucker. — Melasse. Mark 4,80—5,00 42—43° Bé. effectiv excl. Tonne.

Berliner Börse vom 18. Februar 1881.

Fonds- und Geldcourse.

Deutsche Reichs-Anl.	4	101,10 bz
Consolidirte Anleihe	4½	105,70 bz
do. do. 1876	4	101,25 bz
Staats-Anl	4	100,70 B
Staats-Schuldscheine	3½	98,00 bz
Präm.-Anleihe v. 1855	3½	152,50 bzG
Berliner Stadt-Oblig.	4½	104,00 bzB
Pfandbriefe: Berliner	4½	104,00 bz
Pfandbriefe: Pommersche	3½	91,70 G
Pfandbriefe: do.	4	100,20 bz
Pfandbriefe: do.	4½	102,60 bz
Pfandbriefe: do. Ldsch. Crd.	4½	— —
Pfandbriefe: Posensche neue	4	99,90 bz
Pfandbriefe: Schlesische	3½	92 10 bz
Pfandbriefe: Ldschaftl. Central	4	100,10 G
Rentenbriefe: Kur- u. Neumärk.	4	100,30 bz
Rentenbriefe: Pommersche	4	100,40 G
Rentenbriefe: Posensche	4	100,10 bz
Rentenbriefe: Preussische	4	100,30 bz
Rentenbriefe: Westfäl. u. Rhein.	4	100,75 G
Rentenbriefe: Sächsische	4	100 80 bz
Rentenbriefe: Schlesische	4	100,40 bz
Badische Präm.-Anl.	4	135,25 bzG
Baiersche Präm.-Anl.	4	137,50 bz
do. Anl. v. 1875	4	100.90 G
Cöln-Mind. Prämiersch.	3½	132,30 bz
Sächs. Rente von 1876	3	78,75 G

Hypotheken-Certificate.

Krupp'sche Partial Obl.	5	108,40 bzG
Unkb. Pfb. d. Pr. Hyp.-B	4½	104,00 bzG
do. do.	5	102,30 bzG
Deutsche Hyp.-Bk.-Pfb	4½	101,70 bzG
do. do. do.	5	103,20 bzG
Unkdbr. Cent.-Bod.-Cr.	4½	— —
Kündbr. do. (1872)	5	106,40 bz
do. rückbz. à 110	5	112,40 bz
do. do. do.	4½	107,60 bz
Unk H. d. Pr. Bd. Crd.-B.	5	109,20 bz
Kündb. Hyp.-Schuld. do.	5	102,80 B
Hyp. Anth. Nord-G.-C.B.	5	100,40 bzB
do. do. Pfandbr.	5	100,00 G
Pomm. Hypoth.-Briefe	5	107,10 B
do. do. II. Em	5	104,00 bzG
Goth. Präm.-Pf. I. Em.	5	123,25 bzG
do. do. II. Em.	5	120,75 bz
do. 5% Pf. rkzlbr. m. 110	5	108,10 bzB
do. 4½ do. do. m. 110	4½	104.00 bzG
Meininger Präm.-Pfd.	4	120,50 bzB
Pfbd d. Oest Bd.-Cr.-Ge.	5	— —
Schles. Bodencr. Pfndbr.	5	104,50 G
do. do.	4½	104,60 G
Südd. Bod.-Cred.-Pfdb.	5	103 80 bz
do. do.	4½	102,50 B

Ausländische Fonds.

Oest. Silber-R. (1/1.1/7.	4 1/5	65,50 bzG
do. (1/4.1/10.)		65,50 bz
do. Goldrente	4	78,00 bzG
do. Papierrente	4 1/5	63,60 bz
do. 54er Präm.-Anl.	4	— —
do. Lott.-Anl. v. 60	5	123 90 bz
do. Credit-Loose	fr.	332,80 bzG
do. 64er Loose	fr.	320,00 bzG
Russ. Präm.-Anl. v. 64	5	149.00 bzB
do. do. 1866	5	147,10 bzG
do. Orient-Anl. v. 1877	5	61 50 bzB
do. II. do. v. 1878	5	61,80 bz
do. III. do. v. 1879	5	61.60 50 bz
do. Engl. v. 1871	5	93.90-80 bz
do. do. v. 1872	5	93,90-80 bz
do. Anleihe 1877	5	97,00 bz
do. do. 1880	4	76.60 bz
do. Bod.-Cred.-Pfdbr.	5	85,20 bzB
do. Cent.-Bod.-Cr.-Pfb.	5	79 10 bz
Russ.-Poln. Schatz-Obl.	4	84.50 bz
Poln. Pfndbr. III. Em.	5	66,20 bz
Poln. Liquid.-Pfandbr.	4	57.40 bz
Amerik. rückz. p. 1881	6	p. l. J. r. 100,00
do. 5% Anleihe	5	99,30 G [G
Ital. 5% Anleihe	5	90,20 bz
Raab-Grazer 100 Thlr. L.	4	94,40 bzG
Rumänische Anleihe	8	— —
Rumän. Staats-Obligat.	6	94,00 bzG
Türkische Anleihe	fr.	14,00 bz
Ungar. Goldrente	6	96.00 bzG
do. Loose (M. p. St.)	fr.	220,75 bzB
Ung. 5% St.-Eisnb.-Anl.	5	93 00 bzG
Finnische 10 Thlr.-Loose 50 20 bzG		
Türken-Loose 44,90 bz		

Eisenbahn-Prioritäts-Actien.

Berg. Märk. Serie II.	4½	103,25 G
do. III. v. St. 3½ g.	3½	92,75 bz
do. do. VI.	4½	105,00 G
do. Hess. Nordbahn	4½	103,10 bz
Berlin-Görlitz conv.	4½	102,80 G
do. B	4½	101,75 bzG
do. Lit. C	4½	101,75 G
Bresl.-Freib. Lit. D. EF.	4½	102,90 bzG
do. do. G.	4½	102,90 bzG
do. do. H.	4½	102 90 bzG
do. do. J.	4½	102 90 bzG
do. do. K.	4½	102,90 bzG
do. von 1876	5	106,20 G
Breslau-Warschauer	5	103,00 G
Cöln-Minden III. Lit. A.	4	100,30 bzG
do. Lit. B.	4½	102,70 G
do. IV.	4	100,30 bzG
do. V.	4	100,30 bzG
Halle-Sorau-Guben	4½	103,75 G
Märkisch-Posener	4½	102,80 G
Niederschles.-Märk. I.	4	100,30 B
do. do. II.	4	100,00 bzB
do. Obl. I. u. II.	4	100,20 G
do. Obl. III.	4	100.20 G
Oberschles. A.	4	— —
do. B.	3½	— —
do. C.	4	99,90 G
do. D.	4	99 90 G
do. E.	3½	92,50 etbzG
do. F.	4½	—
do. G.	4½	103,40 G
do. H.	4½	104,00 bzG
do. von 1873.	4	— —
do. von 1874.	4½	103,90 B
do. von 1879	4½	104.60 G
do. von 1880.	4½	103,90 B
do. Brieg-Neisse	4½	— —
do. Cosel-Oderb	5	— —
do. Stargard-Posen	4	— —
do. do. II. Em.	4½	103,50 G
do. do. III. Em.	4½	103.50 G
do. Ndrschl. Zwgb.	3½	89,60 G
Ostpreuss. Südbahn	4½	102,00 G
Rechte-Oder-Ufer-B.	4½	103,60 G
Schlesw. Eisenbahn	4½	103,00 G
Charkow-Asow gar.	5	97,80 etbzG
do. do. in Pfd. Sterl.	5	94,60 bzG
Charkow-Kremen. gar.	5	97,20 B
do. do. in Pfd. Sterl.	5	94,60 bzG
Rjäsan-Koslow gar.	5	101,75 bz
Dux-Bodenbach	5	86,00 G
do. II. Emission.	5	84,80 G
Prag-Dux	fr.	58,00 bz
Gal. Carl-Ludw.-Bahn.	5	89,30 bz
do. do. neue	5	89,10 bz
Kaschau-Oderberg	5	82,00 bzG
do. Gold.-Prior.	5	95,60 bzG
Ung. Nordostbahn	5	75,80 bzG
Ung. Ostbahn.	5	74,50 bzG
Lemberg-Czernowitz	5	79,75 G
do. do. II.	5	86 50 bzG
do. do. III.	5	80,50 bzG
do. do. IV.	5	79 00 bzG
Mährische Grenzbahn	5	69,75 G
Mähr. Schl. Centralbahn	fr.	34,60 bzG
Kronpr. Rudolf-Bahn	5	84,75 bzB
Oesterr.-Französische	3	380,00 etbzG
do. do. II.	3	371,00 G
do. südl. Staatsbahn	3	285,50 bz
do. neue	3	284,00 bz
do. Obligationen	5	99,60 bzG
Rumän. Eisenb.-Oblig.	6	100,80 etbzG
Warschau-Wien II.	5	— —
do. III.	5	102,60 bzG
do. IV.	5	102,10 bzG
do. V.	5	102,00 bzG
do. VI.	5	103,00 etbzG

Wechsel-Course.

Amsterdam 100 Fl.	8 T.	3	168,70 bz
do. do	2 M.	3	168,05 bz
London 1 Lstr.	8 T.	3	20,49 bz
do. do.	3 M	3	20,36 bz
Paris 100 Frcs.	8 T.	3½	80,85 bz
do. do.	2 M	3½	80,50 bz
Petersburg 100 SR.	3 W	6	213.30 bz
do. do.	3 M	6	212,40 bz
Warschau 100 SR.	8 T	6	214,00 bz
Wien 100 Fl.	8 T	4	173.50 bz
do do.	2 M.	4	172,60 bz

Kurh. 40 Thaler-Loose 280,50 bz
Badische 35 Fl.-Loose 178,25 bzB
Braunschw. Präm.-Anleihe 100,25 bz
Oldenburger Loose 152,40 bz

Ducaten 9,58 B	Dollar 4 21 G
Sover. 20,46 bz	Oest. Bkn. 173,50 bz
Napoleon 16.195 bz	do. Silbergd. 172,90 G
Imperials 16,67 G	Russ. Bkn. 214,50 bz

Eisenbahn-Stamm-Actien.

Divid. pro	1879	1880		
Aachen-Mastricht	3/4	—	4	35,00 bzG
Berg.-Märkische	4¼	—	4	114,70 bz
Berlin-Anhalt	5	—	4	119,25 bzG
Berlin-Dresden	0	—	4	17,75 bzB
Berlin-Görlitz	0	—	4	24,30 bz
Berlin-Hamburg	12½	—	4	224,75 bz
Berl.-Potsd.-Magdb	4	—	4	— —
Berlin-Stettin	4¾	4¾	4¾	117,25 bz
Böhm. Westbahn	6	—	5	111,00 bzG
Bresl.-Freib.	4¾	—	4	169,00 bz
Cöln-Minden	6	6	3	150,60 bz
Dux-Bodenbach. B.	0	—	4	103,25 bzG
Gal. Carl-Ludw.-B.	7,738	—	4	122,00 bzB
Halle-Sorau-Gub.	0	—	4	25,10 bzG
Kaschau-Oderberg	4	—	4	61,10 bzG
Kronpr. Rudolfb.	5	-	5	73,80 bzG
Ludwigsh.-Bexb.	9	9	4	203,75 bzG
Märk.-Posener	0	—	4	30,00 bz
Magdeb.-Halberst.	6	6	6	150,75 bzG
Mainz-Ludwigsh.	4	—	4	94 60 bz
Niederschl.-Mark.	4	4	4	100 10 G
Oberschl. A. C. D. E.	9 3/5	—	3½	197,50 bz
do. B.	9 3/5	—	3½	159,25 bz
Oesterr.-Fr. St.-B.	6	—	4	496,50-98,50
Oest. Nordwestb.	4	—	5	347,90 bz
Oest. Südb. (Lomb.)	0	—	4	190.00-91,00
Ostpreuss. Südb.	0	—	4	44,90 bz
Rechte-O.-U.-B.	7 3/10	—	4	145,50 bz
Reichenberg-Pard.	4	—	4½	62,10 bz
Rheinische	7	6½	6½	162,75 bzB
do. Lit. B. (4% gar.)	4	4	4	100,40 G
Rhein-Nahe-Bahn	0	—	4	13,90 bz
Rumän. Eisenbahn	3 3/5	3 1/3	3 1/3	57,00 bzG
Schweiz Westbahn	0	—	4	30,25 bzG
Stargard-Posener	4½	4½	4½	103,20 G
Thüringer Lit. A.	8½	—	4	174,75 bzB
Warschau-Wien	11 2/3		4	290,60 bzG
Weimar-Gera	4½	—	4½	51,00 bz

Eisenbahn-Stamm-Prioritäts-Actien.

Berlin-Dresden	0	—	5	54,00 bzG
Berlin-Görlitzer	3 1/3	—	5	86 75 bzG
Breslau-Warschau	0	—	5	49,50 bzG
Halle-Sorau-Gub.	3½	—	5	98,40 bzG
Kohlfurt-Falkenb.	0	—	5	50,25 bzG
Märkisch-Posener	5	—	5	101,75 bzG
Magdeb.-Halberst.	3½	3½	3½	89 30 bzG
do. Lit. C.	5	5	5	125,25 bzG
Marienburg-Mlawa	5	—	5	91,25 bzG
Ostpr. Südbahn	5	—	5	88,40 bzG
Posen-Kreuzburg	2¾	—	5	70,90 bzG
Rechte-O.-U.-B.	7 3/10	—	5	144,40 bz
Rumänier	8	—	8	— —
Saal-Bahn	0	—	5	62,25 bzG
Weimar-Gera	0	—	5	38,20 bzG

Bank-Papiere.

Allg. Deut.-Hand.-G	4	6	4	86,75 bz
Berl. Kassen-Ver.	8 9/10	9 9/10	4	172,00 bzG
Berl. Handels-Ges.	5	5½	4	101,40 bzG
Brl. Prd.-u. Hdls.-B.	4 1/3	4½	4	76,50 bzB
Braunschw. Bank	4½	—	4	92,50 bzG
Bresl. Disc.-Bank.	5½	—	4	95,25 bzG
Bresl. Wechslerb.	6	—	4	100,90 bzG
Coburg. Cred.-Bnk.	5	—	4	87,50 bzG
Danziger Priv.-Bk.	5	5½	4	110,30 bzG
Darmst. Creditbk.	9½	—	4	148,70 bz
Darmst. Zettelbk.	5 1/6	—	4	106,20 bzG
Dessauer Landesb.	6½	—	4	118,50 bzG
Deutsche Bank	9	—	4	150,60 bzG
do. Reichsbank	5	—	4½	145,75 bzB
do. Hyp.-B. Berl.	6	—	4	92,50 bz
Disc.-Comm.-Anth.	10	—	4	177,50 bz
do. ult.	10	—	4	177,50-77,90
Genossensch.-Bnk.	7	—	4	119,50 bzG
do. junge	7	—	4	— —
Goth. Grundcredb.	5	—	4	91,10 bzG
do. junge	5	—	4	92,75 bzG
Hamb. Vereins-B.	7	6 2/3	4	— —
Hannov. Bank	4½	—	4	104,60 G
Königsb. Ver.-Bnk.	5	—	4	97,00 G
Lndw.-B. Kwilecki	4 2/3	—	4	74,00 G
Leipz. Cred.-Anst.	10	9	4	147,75 bzG
Luxemburg. Bank	10	—	4	136.75 B
Magdeburger do.	5 1/5	5 1/5	4	114 00 bzG
Meininger do.	0	—	4	96,70 bzG
Nordd. Bank	10	10	4	164.25 G
Nordd. Grundcr.-B.	0	—	4	58,00 bzB
Oberlausitzer Bk.	4 2/3	5 5/6	4	92,75 bzG
Oest. Cred.-Actien	11¼	—	4	520,00-522,50
Posener Pro.-Bank	7	—	4	117,00 G
Pr. Bod.-Cr.-Act.-B.	0	6 1/6	4	98 75 bzB
Pr. Cent.-Bod.-Crd.	9½	—	4	125,50 bzG
Preuss. Immob.-B.	—	—	4	108,00 bzG
Sächs. Bank	6	—	4	120,50 B
Schl. Bank-Verein	6	—	4	107,90 bzG
Wiener Unionsbk.	6	—	4	220.00 bzG

In Liquidation.

Centralb. f. Genoss.	—	—	fr.	11,00 G
Thüringer Bank	—	—	fr.	— —

Industrie-Papiere.

D. Eisenbahnb.-G	0	—	4	6.25 bzG
Märk. Sch. Masch. G	0	—	4	34,50 bzG
Nordd. Gummifab.	1½	—	4	38 00 bzG
Pr. Hyp.-Vers.-Act.	2	—	4	90,00 bzG
Schles. Feuervers.	22	—	fr.	1070 B
Bismarckhütte	12	—	4	108,75 bzG
Donnersmarkhütt.	1½	—	4	62 90 bz
Dortm. Union	0	—	4	13,50 G
do. St.-P. Lit. A.	2	—	6	94 90 bz
Königs- u. Laurah.	6½	—	4	122 50 bzG
Lauchhammer	0	—	4	35,50 bzB
Marienhütte	4	—	4	73,00 G
Cons. Redenhütte	8	—	4	138,00 B
do. Oblig.	6	6	6	103,50 G
Schl. Kohlenwerke	—	—	4	c. 115,00 bzG
Schl. Zinkh.-Actien	5½	—	4	97 50 G
do. St.-Pr.-Act.	5½	—	4½	104,50 G
do. Oblig.	5	5	5	106,50 B
Oppeln. Portl. Cem.	4¼	—	4	68,75 bzG
Groschowitzer dto.	4	6½	4	82,25 bzG
Tarnowitz. Bergb.	0	—	4	76,00 B
Vorwärtshütte	0	—	4	26,00 etbzG
Bresl. E.-Wagenb.	3 1/3	—	4	85,00 bzG
do. ver. Oelfabr.	7½	—	4	84,75 bzB
do. Strassenbahn	6¼	—	4	126,80 bz
Erdm. Spinnerei	0	—	4	33,50 bz
Görlitz. Eisenb.-B.	3	—	4	79,75 G
Hoffm's Wag.-Fabr	2	—	4	54,90 bz
O.-Schl. Eisenb.-B	0	—	4	48,00 bzG
Schl. Leinenind.	6	—	4	96,10 G
do. Porzellan	2	—	4	25,50 bzG
Wilhelmsh. MA.	0	—	4	35,50 G

Bank-Discont 4pCt
Lombard-Zinsfuss 5 pCt.

Berlin, 18. Febr. [Börse.] Der Wiener Platz, welcher in den letzten Tagen von hier aus geschoben werden mußte, hat sich plötzlich an die Spitze der steigenden Bewegung gestellt, indem er an der gestrigen Abendbörse eine Hausse der Creditactie inscenirte. Von 289⅞, zu welchem Course das Papier am Schluß der gestrigen Mittagsbörse gehandelt worden ist, erhöhte man den Preis Abends auf 291 und setzte die Steigerung an der heutigen Frühbörse bis 291,90 fort. Auch die übrigen Abendbörsen haben in sehr vortheilhafter Haltung geschlossen, da die Medio-Liquidationen überall einen recht leichten Verlauf genommen haben, London brillirte unter Anderem gestern mit einer starken Hausse in russischen Anleihen. Die Börse eröffnete unter dem Einflusse dieser Momente in aufgeregter, aber sehr fester Stimmung, überall herrschte größere Thätigkeit, das Coursniveau erfuhr fast ausnahmslos eine Besserung. Im Vordergrunde standen die internationalen Werthe, unter welchen Creditactien wiederum die erste Stelle einnahmen. In großen Beträgen wurden dieselben zu 520 — gegen 517 von gestern — umgesetzt. Franzosen und Lombarden waren ebenfalls recht fest und etwas höher, standen aber mehr im Hintergrunde. Reges Leben herrschte dagegen auf dem Rentenmarkte, auf welchem die ungarischen Titres in Erwartung der bevorstehenden Rentenemissionen des ungarischen Staates bevorzugt waren. Russische Anleihen erfreuten sich angesichts der hohen Londoner Notirungen sehr lebhaften Interesses. Russische Noten waren bei anziehendem Preise ziemlich belebt. Von den österreichischen Nebenbahnen war wenig die Rede, nur Rudolfbahn und Ungarisch-Galizische traten in bescheidenem Maße in den Verkehr. Die inländischen Bahnen hatten unter dem Eindrucke des publicirten Januarausweises der Bergisch-Märkischen Bahn, welche eine Mindereinnahme von 312,886 Mark constatirt, zu leiden. Banken disponirten sehr günstig, konnten aber nur geringfügige Aufbesserungen erzielen, da sich zu den hohen Coursen Neigung zur Realisirung der in den letzten Tagen übernommenen Engagements bemerkbar machte. Montanwerthe profitirten von der günstigen Strömung nur wenig, da die Glasgower Roheisennotiz neuerdings eine Abschwächung aufweist. Im weiteren Verlaufe der Börse erhielt sich die feste Tendenz bei etwas reducirter Geschäftsthätigkeit, Creditactien und österr. Renten setzten ihre Steigerung fort, während die übrigen Speculationspapiere größtentheils unbedeutende Kleinigkeiten abgaben. Der publicirte Ausweis der Reichsbank blieb einflußlos, da man eine weitere Vermehrung der Baarmittel der Bank vorausgesehen hatte, der gestern stattgehabten Ermäßigung des Discontosatzes der Bank von England wurde ebenfalls nur geringe Bedeutung beigelegt. Schluß sehr fest, Creditactien anhaltend steigend.

Course um 2½ Uhr: Fest. Credit 522,50, Franzosen 497,50, Lombarden 191,00, Reichsbank 145,75, Discont-Comm. 177,87, Handels-Gesellschaft —,—, Laurahütte 122 75, Dortmunder Union 95,12 Bergische 114,75, Rumänische Rente 94 25, Türken 14,—, Italiener 89,75, Oesterreichische Goldrente 78,00, Oesterreichische Silberrente 65 37, do. Papierrente 63 62, Ungarische Goldrente 96,12, 5proc. Russen 1877 96,87, 4proc. do. 1880 76,50, Köln-Mindener —, —, Rheinische —, —, II. Orient-Anleihe 61,87, do. III. 61,62, Russische Noten 214,50, Wiener Bankverein —. Buschtiehrader 73,87.

Coupons. (Course nur für Posten.) Oesterr. Silberr.-Coup. 173,10 bez., do. Eisenbahn-Coupon 173,10 bez., do. Papier in Wien zahlbar min. 40 Pf. k. Wien, Amerik. Gold-Doll.-Bonds 4,19 bez., do. Eisenb.-Prioritäten 4,19 bez., do. Papier-Dollar 4,19 bez., 6% New-York-City 4,19 bez., Russ. Central-Boden min. — Pf. Paris, do. Papier u. verl. min. 75 Pf. k. Pet., Poln. Papier u. verl. min. 75 Pf. Warschau, Russ. Zoll 20,54 bez., 1822er Russen —, Gr. Russ. Staatsbahn — bez., Russ. Boden-Credit —,— bez., Warschau-Wiener Comm. — bez., Warschau-Terespol —,— bez., 3% und 5% Lombarden min. — Pf. Paris, Diverse in Paris zahlbar min. — Pf. Paris, Holländische min. — Pf. Amsterdam, Schweizer min. — Pf. Paris, Belgische min. — Pf. Brüssel, Berl. Lstr.-Obligat. 20,43 bez.

Berlin, 18. Februar. [Producten-Bericht.] Das Wetter ist schön, die Luft aber kalt. Roggen eröffnete matt, das entgegenkommende Angebot auf Termine zog sich indessen schnell wieder zurück, als mäßige Kauflust im Markte erschien, letztere hat sich denn auch nur zu anziehenden Preisen befriedigen können. Im Handel loco war von dieser Besserung indessen keine Spur zu finden. Eigner wollten allerdings nicht weiter nachgeben, aber sie lähmten dadurch den Absatz nahezu vollständig. — Roggenmehl hielt man eine Kleinigkeit höher. — Weizen ist nur wenig umgesetzt, aber für Termine war die Haltung fester. Loco sind Käufer mehr als zuvor in den Markt getreten. — Hafer loco recht fest, Angebot spärlich, Termine sehr ruhig. — Rüböl, still und eher matt im Beginn, schließt wieder fest, aber kaum besser als gestern. — Petroleum ruhig. — Spiritus bekundet sehr feste Haltung. Verkäufer konnten mäßig erhöhte Forderungen ziemlich bequem durchsetzen.

Weizen loco 170—230 M. pro 1000 Kilo nach Qualität gefordert, fein weiß polnischer — M. ab Bahn bez., per Februar — Mark bez., per April-Mai 206—206½ M. bez., per Mai-Juni 206½—207 M. bez., per Juni-Juli 207½—208 M. bez. Gekündigt — Centner. Kündigungspreis — M. — Roggen loco 190—210 Mark pro 1000 Kilo nach Qualität gefordert, inländischer 202—206 Mark ab Bahn und Boden bez., klammer inländischer 190—197 Mark ab Bahn bez., fein. inländischer — Mark ab Bahn und Boden bez., per Februar 204 M. bez., per Februar-März — M. bez., per April-Mai 198½—199¼ M. bez., per Mai-Juni 192¼—193 M. bez. u. Br., per Juni-Juli 185—185¾ M. bez., per Juli-August 175¾—176 Mark bez., per September-October 169—170 Mark bez. Gekündigt 1000 Centner. Kündigungspreis 203 Mark. — Gerste loco 145—200 Mark nach Qualität gefordert. — Hafer loco 150—169 M. pro 1000 Kilo nach Qualität gefordert, ost- und west-preußischer 150—159 M. bez., russischer 150—155 M. bez., pommerscher, mecklenburgischer und uckermärkischer 155—158 M. bez., schlesischer 154—159 M. bez., böhm. 154—159 M. bez., fein weiß russ. — Mark bez., neumärkischer — M. bez., galizischer — M. ab Bahn bez., fein weiß. mecklenburg. 160—162 M. ab Bahn bez., per Februar — Mark bez., per Febr.-März — M. bez., per April-Mai 152½ M. Br., 152 M. Gd., per Mai-Juni 152½ M. bez., per Juni-Juli 153¾ M. bez., Juli-August — M. bez. Gek. — Ctr. Kündigungspreis — M. — Erbsen, Kochwaare 178—215 Mark, Futterwaare 162—177 Mark. — Weizenmehl pro 100 Kilo Br. unversteuert incl. Sack Nr. 00: 30,00—28,50 Mark, Nr. 0: 28,50—27,50 Mark, Nr. 0 und 1: 27,50—26,50 Mark bez. — Roggenmehl pro 100 Kilo Br. unversteuert incl. Sack Nr. 0: 29,25—28,25 Mark bez., Nr. 0 und 1: 28,00—27,00 M. — Mais loco 144—147 M. nach Qualität gefordert, per Februar 143 M. bez., per Februar-März 141 M. bez., per April-Mai 130½ M. bez. per Mai-Juni 129 M. bez. Gekündigt — Ctr. Kündigungspreis — M. — Roggenmehl pro 100 Kilo Br. Nr. 0 und 1 incl. Sack: per Febr. — M. bez., per Februar-März 27,60—27,65 Mark bez., per März-April 27,50 M. bez., per April-Mai 27,35—27,40 M. bez., per Mai-Juni 26,90 Mark bez., per Juni-Juli 26,35 Mark bez. Gekündigt — Centner. Kündigungspreis — M. — Rüböl loco pro 100 Kilo mit Faß 52,8 Mark bez., ohne Faß 52,5 M. bez., per Februar 52,7—52,8 M. bez., per Februar-März 52,7—52,8 M. bez., per März-April 52,7—52,8 M. bez., per April-Mai 52,7—52,8 M. bez., per Mai-Juni 53,3 M. bez., per Juli — M. bez., per Sept.-Oct. 55,4—55,5 M. bez. Gekündigt — Centner. Kündigungspreis — Mark. — Leinöl 65 M. bez. — Petroleum loco pro 100 Kilo incl. Faß 29 M. bez., per Febr. 28,6 M. bez., per Febr.-März 28,3 M. bez., per März-April — M. bez., per April-Mai 27,1 M. bez., per Septbr.-Octbr. 28,2 Mark bez. Gekündigt — Ctr. Kündigungspreis — M.

Spiritus loco ohne Faß 54,5 M. bez., per Februar 55—55,4 M. bez., per Februar-März 55—55,4 Mark bez., per April-Mai 55,6—55,9 M. bez., per Mai-Juni 55,7—56 M. bez., per Juni-Juli 56,4—56,7 M. bez., per Juli-August 57—57,3 Mark bez., per August-September 57,2—57,5 Mark bez. Gekündigt — Liter. Kündigungspreis — Mark.

Wasserstand. Breslau, 19. Febr. O.-P. 4 M. 92 Cm. U.-P. — M. 14 Cm.
18. Febr. O.-P. 4 M. 96 Cm. U.-P. — M. 24 Cm.
Eisstand.

Breslau, 19. Febr., 9½ Uhr Vorm. Am heutigen Markte war der Geschäftsverkehr im Allgemeinen von keiner Bedeutung, bei mäßigem Angebot Preise unverändert.

Weizen, nur feine Qualitäten beachtet, per 100 Kilogr. schlef. weißer 18,80 bis 20,40—21,40 Mark, gelber 17,80—19,40 bis 20,40 Mark, feinste Sorte über Notiz bezahlt.

Roggen, bei mäßigem Angebot unverändert, per 100 Kilogr. 19,40 bis 20,10 bis 20,70 Mark, feinste Sorte über Notiz bezahlt.

Gerste ohne Aenderung, per 100 Kilogr. 14,60—15,70 Mark, weiße 16,40 bis 17,00 Mark.

Hafer preishaltend, per 100 Kilogr. 13,80—14,20—14,80—15,20 M., feinster über Notiz bezahlt.

Mais gut behauptet, per 100 Kilogr. 13,00—13,30—13,60 Mark.

Erbsen, feine Qualitäten mehr beachtet, per 100 Klgr. 17,50—18,50 bis 20,50 Mark, Victoria- 20,00—21,00—21,50 Mark.

Bohnen schwach gefragt, per 100 Kilogr. 18,50—,19,50—20,00 M.

Lupinen behauptet, per 100 Kilogr. gelbe 9,30—9,60—10,00 Mark, blaue 9,20—9,50—9,80 Mark.

Wicken ohne Aenderung, per 100 Kilogr. 12,80—13,00—14,00 Mark.

Oelsaaten in fester Stimmung.

Schlaglein preishaltend.

Pro 100 Kilogramm netto in Mark und Pf.

Schlag-Leinsaat	26	—	24	50	23	—
Winterraps	23	50	22	75	21	75
Winterrübsen	22	75	22	—	21	25
Sommerrübsen	23	50	22	—	21	25
Leindotter	22	—	21	50	21	—

Rapskuchen unverändert, per 50 Kilogr. 6,90—7,10 Mark, fremde 6,50—6,70 Mark.

Leinkuchen in ruhiger Haltung, per 50 Kilogr. 9,40—60 Mark, fremde 8,40—8,80 Mark.

Kleesamen schwacher Umsatz, rother nur feine Qualitäten gut verkäuflich, per 50 Kilogr. 34—38—40—45 Mark, hochfeiner über Notiz, weißer ruhig, 40—52—58—70 Mark, hochfeiner über Notiz.

Tannenklee matter, per 50 Kilogr. 32—40—45 Mark.

Thymothee ruhig, per 50 Kilogr. 23—25—27 Mark.

Mehl in ruhiger Stimmung, per 100 Kilogr. Weizen fein 30,25—31,25 Mark, Roggen fein 31,75—32,50 Mark, Hausbacken 30,50—31,50 Mark. Roggen-Futtermehl 11,00—12,00 Mark. Weizenkleie 9,25—9,75 Mark.

Heu 2,80—3,00 Mark per 50 Kilogr.
Roggenstroh 21,00—24,50 Mark per Schock à 600 Kilogr.

Meteorologische Beobachtungen auf der königl. Universitäts-Sternwarte zu Breslau.

Febr. 18., 19.	Nachm. 2 U.	Abends 10 U.	Morgens 6 U.
Luftwärme	+ 0°,9	— 2°,9	— 4°,4
Luftdruck bei 0° (mm)	755,9	757,5	758,0
Dunstdruck (mm)	3,3	3,1	2,9
Dunstsättigung (pCt.)	66	85	88
Wind	SO. 2.	SO. 2.	SO. 1.
Wetter	z. heiter.	bedeckt.	bedeckt.

Vorträge und Vereine.

—d. **Breslau**, 17. Febr. [Bezirksverein für die Ohlauer-Vorstadt.] Die gestern Abend in Friedrich's Local (Mauritiusplatz) abgehaltene und zahlreich besuchte Versammlung eröffnete Director Seidel mit der Mittheilung, daß sich der neugewählte Vorstand in folgender Weise constituirt habe: Director und Stadtverordneter Seidel Vorsitzender, Rechtsanwalt Bellier de Launay stellvertretender Vorsitzender, Particulier Richter Schriftführer, Kaufmann Pollak, stellvertretender Schriftführer und Pflanzgärtner Springer Kassirer. — Vom Vorstande sind als Vorstandsmitglieder cooptirt worden die Herren: Kaufmann und Stadtverordneter Weinhold, Buchhändler und Stadtverordneter Morgenstern und Kaufm. Friedensburg. — Der Vorstand hat ferner eine Subcommission gewählt, welche die jeweiligen communalen Fragen für die Behandlung derselben in den Sitzungen des Vereins vorzuberathen hat. Zu dieser Subcommission gehören die Herren: Buchhändler und Stadtverordneter Morgenstern, Professor Dr. Gscheidlen, Kaufmann und Stadtverordneter Weinhold und Eisenbahnsecretär Spreuer. — Hierauf hielt Ingenieur Kleinstüber einen das Interesse der Anwesenden in hohem Grade in Anspruch nehmenden Vortrag über die Organisation der hiesigen königl. Gewerbeschule, die im Publikum immer noch nicht genügend bekannt sei. Um den systematischen Unterricht, den diese Schule im Zeichnen ertheile, zu veranschaulichen, legte Redner den Anwesenden zahlreiche Zeichnungen der Schüler der Gewerbeschule zur Ansicht vor. Dem Redner, dessen Ausführungen reichen Beifall ernteten, bezeugte die Versammlung ihren Dank durch Erheben von den Plätzen. — Beschlossen wurde demnächst die Abhaltung eines Stiftungsfestes, an dem auch die Damen der Mitglieder theilnehmen können. Die Vorbereitungen zu diesem Feste wurden einem Vergnügungscomite übertragen. — Zwei Fragesteller beschweren sich über die Errichtung eines unschönen Schuppens an der Tauenzienstraße. Da sich aber an der Thatsache, die allgemein eine abfällige Kritik hervorruft, nichts ändern läßt, werden die diesbezüglichen Fragen ad acta gelegt. — Durch einen andern Fragesteller wird die Fortführung der Straßenbahn von der Klosterstraße über die Ohlauerstraße, den Ring und die Reuschestraße in Anregung gebracht. Aus der längern Discussion über diese Frage sei nur die Mittheilung des Vorsitzenden hervorgehoben, wonach Aussicht vorhanden sei, daß die Direction der Straßeneisenbahngesellschaft angehalten werden solle, die Ringbahn auszubauen, und daß ihr als Aequivalent die Linie Ohlauerstraße-Reuschestraße concessionirt werden würde.

—d. **Breslau**, 17. Februar. [Bezirksverein für den östlichen Theil der inneren Stadt.] In der heut im Saale des „Stadtpark" auf der Taschenstraße unter dem Vorsitz des Directors Klinkert abgehaltenen Versammlung hielt Oberlehrer Dr. Depéne einen durch interessante Experimente erläuterten Vortrag aus dem Gebiete der Physik. Der Vorsitzende sprach dem Vortragenden den herzlichsten Dank aus, welchem sich die Versammlung durch Erheben von den Plätzen anschloß. — Ein Fragesteller rügt das Treiben der Demimonde namentlich in der Nähe des Polizeigefängnisses. Es wird beschlossen, bei dem königl. Polizeipräsidium um Abstellung dieses Aergernisses vorstellig zu werden. — Eine zweite Frage behandelt den ungenügenden Raum einzelner Columnen der polizeilichen An- und Abmeldeformulare. Nach längerer Debatte wird der Vorstand beauftragt, der nächsten Versammlung ein reformirtes Formular vorzulegen.

Literarisches.

Eingedenk des Geburtstages Friedrichs des Großen hat die Schneider'sche Hofbuchhandlung soeben das 8. Heft der **Militärischen Classiker** herausgegeben, welches anschließend an das 1. Heft, mehrere Schriften des Königs, u. A. das hiermit zum ersten Mal in deutscher Sprache veröffentlichte „Militärische Testament" desselben enthält. Neben diesem höchst interessanten, 1769 für den Kronprinzen verfaßten Schriftstück verdienen nicht nur in militärischen Kreisen die Betrachtung Friedrichs über das militärische Talent und den Charakter Karls XII. ganz besondere Beachtung. Wie alle Schriften des Königs zeichnet sich auch diese durch Klarheit, tiefen Gerechtigkeitsinn, Wohlwollen und Bescheidenheit aus. Gegen Ende des Jahres 1759 niedergeschrieben, also zu einer Zeit, da Friedrichs Ruhm als Feldherr im Zenith stand, bringt diese Abhandlung zum Schluß folgende charakteristischen Worte: „Mit welchem Recht wirfst du dich zum Richter der berühmtesten Kriege auf? Hast du denn, großer Kritiker, die Lehren, die du so freigebig ertheilst, selbst befolgt? Ach nein! — Ich habe hierauf nur die eine Antwort: Die Fehler Anderer fallen uns in die Augen, während wir die eigenen übersehen!" Der durch die Veröffentlichung mehrer Arbeiten über Friedrich den Großen bereits bekannte Major von Taysen hat die in dem vorliegendem 8. Heft enthaltenen Schriften commentirt, während Oberstlieutenant von Boguslawski, als taktischer Schriftsteller unter die Ersten zählend, in dem vor etwa vier Wochen erschienenen siebenten Hefte dieser Sammlung, das bekannte Werk des General Jomini: „Abriß der Kriegskunst" mit Erläuterungen, Anmerkungen u. s. w. versehen hat. In Betreff Jominis dürfte die Bemerkung interessiren, daß derselbe sein erstes militärisches Werk als junger Kaufmann in Paris schrieb, und daß Napoleon, als er 1805 das inzwischen vervollständigte Buch des im Stabe Ney's befindlichen jungen Kriegsfreiwilligen in die Hand bekam, geradezu frappirt war über die von Jomini ausgesprochenen Ansichten. Dieser, ein geborener Schweizer, verließ 1813 als General während des Waffenstillstandes die französische Armee und trat in russische Dienste, wo er auch mehrfache Gelegenheit fand, reiche Kriegserfahrung zu sammeln. Erst am 22. März 1869 beschloß Jomini sein irdisches Dasein, nachdem er noch zuvor dem für die Kriegswissenschaft so lehrreichen Feldzug von 1866 in seinem hier vorliegenden Werke Rechnung getragen hatte. — So dürften denn auch das 7. und 8. Heft der „Militärischen Classiker" Zeugniß von der sorgfältigen Auswahl der gebrachten Schriften ablegen und den vielseitigen Beifall, den die bis jetzt erschienenen Hefte gefunden haben, gewiß noch vermehren. Einer uns zugehenden Notiz nach wird das 9. Heft dieses Sammelwerkes die Schriften Napolons zum Abschluß bringen, und außerdem mehrere Aufsätze Scharnhorst's, commentirt durch Major Freiherrn von der Goltz, enthalten.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. Stein.
Druck von Graß, Barth u. Comp. (W. Friedrich) in Breslau.